PRILOG ZA POVIJEST LUČKO-TRGOVAČKOG I ŽELJEZNIČKOG PROMETA ŠIBENIKA OD 1921. DO 1941. GODINE

Milivoj BLAŽEVIĆ
Arhivski centar u Šibeniku

UDK 656:656.2(497.5"1921-1941") Šibenik
Pregledni rad

Primljeno: 22. XII. 2006.

Geostrateški značaj Šibenika omogućio je razdoblje od nekoliko godina snažnijeg razvoja do početka gospodarske krize 1929. godine. U tom pogledu Šibenik je bio emporij za viškove roba i sirovina iz zaleđa države i dijela zemalja centralne Europe. Drvna građa, ugljen, boksit, aluminij, gips, cijanamid i drugi proizvodi kemijske industrije, kao i viškovi poljoprivrednih proizvoda (vino, ulje) bili su od velikog značaja za izvozne rezultate lučkog prometa.

Nedostatak sveobuhvatne brige Kraljevine Jugoslavije za pomorsku tradiciju, značaj dalmatinskih luka i industriju općenito, prouzrokovao je da grad, unatoč velikim mogućnostima svoje infrastrukture, nije razvio složenije oblike lučko-prometnog gospodarstva. Strani kapital sudjelovao je većinom u iskorištavanju sirovinske baze ovog podneblja i nije utjecao na razvoj tehnologije koja bi omogućila znatnije unapređenje industrijske proizvodnje. Nepostojanje gospodarske strategije i političke nesuglasice različitih protagonista kao nositelja općeg razvoja bili su uzrokom samoodrživog razvoja i sporog trenda porasta općeg standarda i organizacije komunalnog sustava. Težački element grada i pokraj svih industrijsko-obrtničkih inovacija i napretka pretežno je pružao opći ton partikularnih interesa skromnog poljoprivrednog i prometno-trgovačkog razvoja. Od sredine 30-ih godina u tom pogledu Šibenik dijeli sudbinu čitave Dalmacije sve do početka Drugog svjetskog rata, 1941. godine.

Pronađeni arhivski izvori, do sada nepoznati i neistraženi, omogućili su da se prvi put predstavi ova tematika za navedeno razdoblje u kojemu je Šibenik imao veoma značajnu ulogu. U razdoblju kada je Zadar bio izvan okvira matične države, Šibenik je preuzeo mnoge funkcije centra sjeverne Dalmacije i uz Split, koji je do 1941. godine doživio snažniji razvoj, bio je središte dobrog dijela prekomorskog izvoza i prometa kako prema Italiji i drugim sredozemnim zemljama, tako i prema V. Britaniji, Nizozemskoj, Njemačkoj i SAD-u.

Ključne riječi*: Šibenik, šibenska luka, željeznica, geopolitika, trgovina i promet, industrija, operativne obale i skladišta, Šipad, SUFID, Vrulje, Dobrik i Rogač, Trgovačko industrijsko-obrtnička komora.*

UVOD

Bogata povijest Šibenika i njegovog kraja izvor je za istraživanja i različita tumačenja u modernoj nacionalnoj povijesnoj znanosti. Starija srednjovjekovna povijest i događaji u gospodarstvu (trgovina, poljoprivreda, pomorstvo i promet općenito) prikazani su nizom radova lokalnih kroničara i humanista. Ta su djela imala obilježja iznošenja čiste faktografije, često i iz druge ruke, bez posebnog interesa usmjerenog prema kritičkoj raščlambi uzroka događaja i posljedica u odnosima koji su vladali u tadašnjem društvu. Temeljem pozitivnih učinaka talijanske, njemačke i hrvatske povijesne znanosti od sredine 19. stoljeća počeo se razvijati novi, cjelovitiji sustav modernog znanstvenog pristupa u obradi različitih tema iz lokalne i zavičajne povijesti. Šibenik u tom pogledu nije bio izuzetak. Do današnjih dana dio povijesne građe je istražen u nizu objavljenih stručnih, publicističkih i znanstvenih radova. Ponajmanje je obrađivana novovjekovna socijalna, kulturna i gospodarska povijest Šibenika, iako je posljednjih desetljeća objavljeno više radova o Šibeniku u 18. i 19. stoljeću iz pera nekoliko priznatih znanstvenika iz Zadra, Zagreba i Splita.

Od sredine 19. stoljeća u Šibeniku započinje veći gospodarski zamah koji se naročito osjetio od 1873. godine kada su predstavnici Hrvatske narodne stranke preuzeli općinsku upravu. Koristeći liberalni pravac austro-ugarske politike u Dalmaciji, s osloncem na domaćem poduzetništvu u Šibeniku, izgradnjom vodoopskrbnih objekata, željezničkim spojem prema Kninu i Splitu, kao i uređenjem prometne infrastrukture (ceste prema unutrašnjosti) te obnovom pristaništa i luke, započinje novo gospodarsko razdoblje u povijesti grada. Šibenik postaje značajno trgovište za izvoz bosanske robe, rudnog potencijala iz okolice Drniša, kao i mjesto glavnog izvoza drvne građe u Dalmaciji. Pojava prvog cjelovitog elektrosustava, proizvodnje, distribucije i potrošnje izmjenične struje 1895. godine na rijeci Krki, koji podiže poduzetnik i gradonačelnik Ante Šupuk, osigurava Šibeniku osnovu za razvoj kemijske industrije. Od 1903. godine u pogonu je najveća dalmatinska tvornica karbida i cijanamida u koju je bio uložen pretežno talijanski kapital (*SUFID*).

Do početka 20. stoljeća Šibenik zadržava karakteristike područnog središta za robni promet i razvoj srednjeg i malog poduzetništva (tekstil, sapun, rukotvornine, likeri, led itd.). Pomorska funkcija Šibenika rezultat je postojanja tradicije koja je izvorište imala u razvijenom obrtništvu, zanatstvu i trgovini prethodnog razdoblja. Tomu je doprinijela i industrijalizacija grada od kraja 19. stoljeća, koja bitno mijenja sveukupnu socijalnu strukturu podneblja, kada Šibenik iz pretežno težačkog prerasta, u gospodarskom i urbanom pogledu, u industrijsko-obrtničko i prometno središte Dalmacije. To je vrijeme velike industrijske ekspanzije i potrebe za jeftinom radnom snagom.

Od početka 20. stoljeća ubrzano se razvija promet i obnavlja lučko pristanište, kako se to može vidjeti kroz izvješće Trgovačke komore u Trstu za 1910. godinu, gdje se

statistički donose i podatci o prometnoj važnosti Šibenika.[1] Lučki promet 1905. godine iznosio je 483.376 brt, a 1913. godine brodski se promet povećava na 805.243 brt. To je povećanje rezultat uređenja pristaništa na tzv. obali Makale, obali Vrulje, dijela drvene obale ispred zgrade Lučke kapetanije, kao i izvoza tvornice *SUFID* i drvnog stovarišta *Steinbeiss*. Povećanje prometa i industrijski razvoj u prvom desetljeću 20. stoljeća Šibeniku donosi laskavi naziv *dalmatinskog Manchestera*.[2]

Za Šibenik, kao i za čitavu Dalmaciju, vrijedi opći zaključak da je nedostatak organiziranog domaćeg i stranog kapitala kao čimbenika razvoja moderne industrije bio glavnim uzrokom zaostajanja lokalnog gospodarstva s obzirom na postojeće potencijale. Uzroci takvog stanja, osim nepostojanja poduzetničkog kapitala, mogu se naći i u nepostojanju željezničkih veza prema Europi, oskudici sirovina, slaboj i neorganiziranoj obrtnoj usluzi, kao i maloj poduzetničkoj pokretljivosti.[3]

Sve do raspada Austro-Ugarske i unatoč vidljivim rezultatima u industrijskoj proizvodnji, uvjetovano izmjenom gradske infrastrukture i prometnim značajem luke, Šibenik ostaje i dalje težačko-vinogradarski centar. Od poljoprivrede je u tom razdoblju živjelo oko 80% aktivnog stanovništva, a od rudarstva, industrije i obrtništva oko 6%, uz 4% stanovništva koje je pretežno bilo zaposleno u trgovini, prometu i bankarstvu. To je bitno utjecalo na sporu socijalnu preobrazbu grada, a stanje se nije bitno mijenjalo ni tijekom ratnog razdoblja od 1914. do 1918. godine.[4]

LUKA U PROMETU ŠIBENIKA DO 1925. GODINE

Kao što je naprijed već istaknuto, razvidno je da od početka 20. stoljeća Šibenik ima značajnu ulogu u lučko-pomorskom gospodarstvu. Grad je bio glavno središte za izvoz rudnog blaga sa područja oko Drniša i Knina (boksitna ruda, ugljen, tupina, katran, kamen i sl.) i viškova poljoprivrednih proizvoda sa šireg kotarskog područja. Nedostatak domaćeg kapitala i nepostojanje samostalne gospodarske komore uvjetovali su sporiji razvoj, iako je po potencijalima električne energije s gotovo 24.000 KS Šibenik na dalmatinskoj obali imao značajne industrijske mogućnosti. Posljedice Prvog svjetskog rata Šibenik je teško i sporo sanirao u razdoblju od 1918. do sredine 1921. godine, kada iz njega odlazi okupacijska talijanska vojska. U međuvremenu, funkcije najznačajnijeg

1 Državni arhiv Zadar, Arhivski centar Šibenik, arhivski fond: Općinsko Upraviteljstvo /Kotarsko Poglavarstvo Šibenik, (dalje: OU/KPŠ), br. 11515, kut. 378, 14. IX. 1911. Dopis općine Šibenik C. K. Ministarstvu trgovine u vezi uvrštenja pitanja izgradnje šibenske obale sredstvima proračuna.

2 Ante TAMBAČA, *Šibensko iverje*, Šibenik, 1987., str. 16.; Obala je dovršena početkom 1921. godine u vrijeme prve talijanske okupacije u Šibeniku u ukupnoj dužini od 437 m. Na Klobučcu (poluotoku u šibenskoj luci) tvrtka *Steinbeiss* (kasnije *Šipad*) podiže drvenu obalu. Tvornica karbida *SUFID* imala je u to vrijeme izgrađenih 90 m operativne obale. Do početka 1922. godine Šibenik je imao 900 m izgrađene obale.

3 Igor KARAMAN, Privredni razvitak Dalmacije pod austrijskom upravom, *Mogućnosti*, sv. 6., Split, 1965., str. 651; prema Ivo JURAS, *Industrija Dalmacije*, Split, 1910., str. 42.

4 Mario ŠMIT, *Izgradnja hrvatske elektroprivrede*, Šibenik, 1997., str. 28.

gospodarskog, prometnog i upravnog središta za Dalmaciju preuzima Split, pokraj kojega se u dugom nizu godina Šibenik samo djelomično oporavlja i održava gospodarske funkcije za širi prostor od gotovo 21 sjeverno-dalmatinske općine. Izvozni značaj šibenske luke vlasti nove države pokušale su oživjeti poticajima za tranzit raznih roba sa šireg dalmatinskog, ličkog i bosanskog područja.

Prioritetni zadatak u razvoju infrastrukture grada bilo je uređenje pristanišnih i lučkih kapaciteta u Šibeniku. Aktivnost je počela nekoliko mjeseci poslije ulaska grada (12. lipnja 1921. godine) u sastav Kraljevstva SHS. Ta je aktivnost bila usklađena s pokušajem da grad i njegovo šire područje bude obuhvaćeno u jedinstvenu administrativnu cjelinu. Uspostava većeg područja, od Starigrada n/m do Trogira sa središtem u Šibeniku, potpuno bi odgovarala njegovom gospodarskom, trgovačkom, prometnom i kulturnom interesu. Predstavka gradske uprave upućena nadležnim ministarstvima u Beogradu i predsjednicima svih parlamentarnih klubova, trebala je ukazati na potrebu razvoja Šibenika, koji ta uprava *"vidi sebi zajamčen u jednoj administrativnoj oblasti koju bi ona sama po sebi sa svojim žiteljstvom od preko 300.000 duša sačinjavala i koja bi svojim najprirodnijim stjecištem imala primorski grad Šibenik sa lukom.*[5]*"*

Kulturni razlozi za uspostavu nove administrativne organizacije u Dalmaciji objašnjeni su činjenicom prijelaza Zadra u sastav Kraljevine Italije u studenom 1920. godine. Šibenik je tu činjenicu vidio kao zalog da u budućnosti postane sjedište većine kulturnih i prosvjetnih ustanova sjeverne Dalmacije.

Gospodarski potencijali Šibenika i 21 općine sjeverne Dalmacije bili bi na taj način bolje predstavljeni nadležnim državnim institucijama, što bi, barem se u to vrijeme vjerovalo, Šibeniku odredilo značajniju ulogu u dalmatinskoj privredi.

Postizanje željenog statusa grad je očekivao ubrzanjem poslova na ličkom željezničkom pravcu. Iako je pruga bila napola sagrađena *" vještaci tvrde da će trebati barem tri godine, da se gradnja dovrši pretpostavivši dakako da se radi brzinom i energijom, i da bude namaknuto za to potrebna glavnica."*[6] Većina obalnih pristaništa bila je primjerom lošeg tretiranja toga, za grad vitalnog pitanja, još iz vremena austro-ugarske vlasti. Mnogi projekti i proračuni u svezi uređenja obale nisu bili ostvareni. Općinska uprava 5. listopada 1921. godine u dopisu Ministarstvu građevina prosljeđuje cjeloviti projekt uređenja obale.[7] U interesu grada bilo je hitno pitanje dovršenja obale

[5] OU/KPŠ, br. 5393, kut. 397, 3. XI. 1921.; Akciju podupire Udruženje trgovaca i obrtnika za sjevernu Dalmaciju u Šibeniku.

[6] *Narodna Straža*, Šibenik, br. 3, 6. VIII. 1921., čl. "Željezničko pitanja Dalmacije"; Dio prometa bio je usmjeren na uskotračni pravac preko *Steinbeisove* željeznice do uređenja Ličke pruge sredinom 1925. g.

[7] OU/KPŠ, br. 4372, kut. 397, 5. X. 1921.; Obala se dijelila u tri zone do 1921. godine. Prva se protezala od tzv. *spojne obale* Vrulje pokraj mlinice *Šupuk i sin* do južnog kraja druge obale nazvane *Obala ugljena*, koja se pak protezala do gradskog mula − *porporelle*. To je bilo prvo operativno lučko pristanište u Šibeniku. Treća, još neizgrađena obala protezala se od *porporelle* do zgrade Lučke kapetanije i služila je

zbog procjene o mogućem peterostrukom povećanju prometa u luci. Interpolacija prema nadležnom ministarstvu bila je potaknuta glasinama da bi Šibenik izgubio dio od predviđenih 15 milijuna dinara predviđenih za lučke radnje u Dalmaciji. Daljnje poslove provodila je Pomorska oblast u Bakru, kojoj je upućen nacrtni materijal s potrebnim obrazloženjima značaja izgradnje novog pristanišnog gata u Šibeniku.[8]

Slika 1. Drvena obala na šibenskom pristaništu

Lučke radnje na obali izvedene su po sistemu pilona, budući da se taj način izgradnje pokazao jeftinijim od nasipanja. U tadašnjim lošim financijskim prilikama, kao i zbog prijeke potrebe izvedene su minimalne radnje na izgradnji pristaništa. Grad je izražavao žaljenje što se pri odlučivanju o regijama (oblastima) u Dalmaciji pozitivno raspravljalo o splitskim i dubrovačkim zahtjevima, a šibenski nisu bili niti uzeti u razmatranje.[9] Svoju argumentaciju Šibenik je temeljio na perifernom odredištu Splita s obzirom na oblast koja sa sjevernim dijelom zadarskog zaleđa nije imala komunikaciju. Udaljenost od Splita do općina sjeverne Dalmacije iznosila je i preko 200 km.[10]

kao pristanište manjih parobroda i trgovačkih lađa. Na tom je dijelu za vrijeme talijanske okupacije napravljen dio drvene obale.

8 Državni arhiv Zadar, Arhivski centar Šibenik, arhivski fond: Općinsko Upraviteljstvo / Gradsko Poglavarstvo Šibenik, (dalje: OU/GPŠ), br. 11389, kut. 398, 2. IX. 1922.; Dopis upućen Pomorskoj oblasti u Bakru.

9 OU/GPŠ, br. 93, kut. 402, 1923.; Dopis općinskog upravitelja A. Rajevića i tajnika Udruženja trgovaca, industrijalaca i obrtnika za sjevernu Dalmaciju u Šibeniku J. Jadronje.

10 OU/GPŠ, br. 5967, kut. 398, 2. VI. 1922.; Dopis općine Šibenik Ministarskom savjetu u Beogradu.

Parobrodarske veze od Splita prema Skradinu, Obrovcu, Biogradu n/m, Ninu i Slibi nisu postojale, kao ni uređene kopnene veze prema Kistanjama i Benkovcu. Pitanje je bilo može li Split apsorbirati upravu i razvoj velikog dijela teritorija nakon vojne evakuacije III. zone. Šibensko obrazloženje o mogućnostima grada u industriji, trgovini, prometu, proizvodnji karbida, tjestenine, u transportu ugljena i drva sa šireg područja sjeverne Dalmacije i Bosne nije naišlo na odobravanje kod mjerodavnih vlasti u Beogradu.

"Šibenik je bliži od Splita svim sjevernim ostrvima za 50 morskih milja, a svim kopnima za 80 kilometara… Svim saobraćajnim, trgovačkim, geografskim i administrativnim razlozima nadodaje se još jedan vrlo važan razlog druge prirode. Stanovništvo sjeverne Dalmacije, od Zadra i Nina do rijeke Krke pravi jedan jedinstveni plemenski i jezični tip sa Šibenikom… Poslije Šibenika, od Trogira naprijed nastaju druge ekonomske, kulturne i klimatske prilike, tu nastaje novi etnički tip različit po običajima, po potrebama, po dijalektu i po mentalitetu. Interesi ovih dviju grupa u vječitoj su oprijeci i u vječitom sukobu, sve ono što se čini na korist južnog dijela ide direktno na štetu sjevernog i obratno."[11]

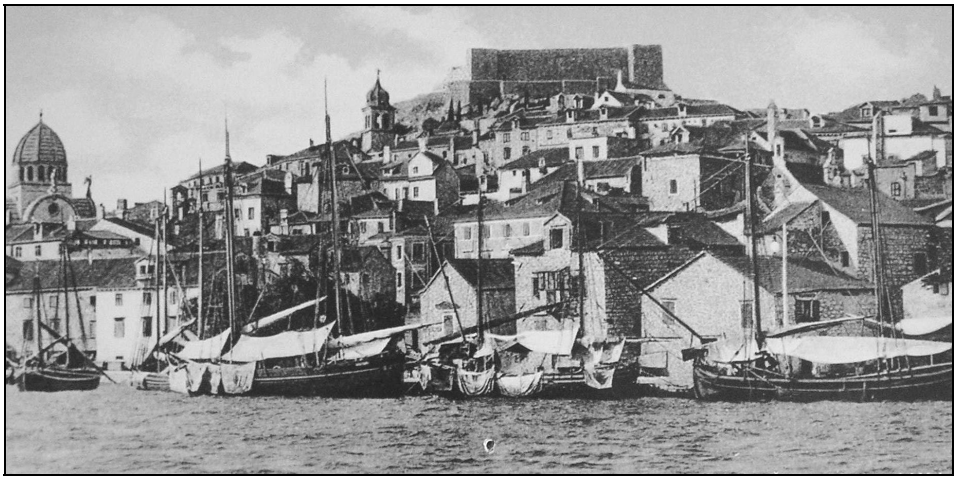
U opreci s različitim političkim i gospodarskim razmišljanjima koji su u to vrijeme vladali u Splitu, na pomalo čudan način, uzimajući u obzir mentalitet i socijalne različitosti te izražavajući nastojanja da za grad Šibenik osiguraju što povoljnije okolnosti za budući razvoj, lokalni su gospodarstvenici poduzeli ovu široku akciju prema vladajućim krugovima u Beogradu.

Jednako kao i Split, ni Šibenik nije blagonaklono gledao na nenarodno promicanje tuđih interesa u Dalmaciji. Osobito je to došlo do izražaja povodom uređivanja političkih odnosa između Kraljevine Italije i Kraljevine SHS u svezi stovarišta riječke luke i pitanja zajedničke uprave na 99 godina u istoj luci. U srži pitanja bio je prijenos važnosti prometne izvozno-uvozne politike na Sušak i Rijeku, kao konkurentne luke prema odredištima srednjega i južnoga Jadrana.[12] Uskoro je i Građevni odjel Pomorske oblasti iz Šibenika temeljem vladinih odluka pripojen Splitu. To je učinjeno iz razloga što se Šibenik obratio Pomorskoj oblasti u Bakru u svezi osnivanja Pomorsko-tehničke uprave u Šibeniku, koja je kao krajnji cilj postavila nužno dovršenje većine radova u šibenskoj luci.[13]

[11] Ibidem; Akcija Šibenika bila je u smjeru pridobivanja svih općina sjeverne Dalmacije za stvaranje posebne administrativno-teritorijalne regije sa sjedištem u Šibeniku. Split je dobivanje oblasti isposlovao veličinom i značajem grada, boljom demografskom slikom, značajnijom infrastrukturom i stalnim zalaganjem dr. Ante Trumbića i dr. Ive Tartaglie.

[12] OU/GPŠ, b.b., kut. 398, 1922., Dopis Ministarskom savjetu u Beogradu.

[13] OU/GPŠ, br. 12030, kut. 402, 27. IX. 1923.; U Šibeniku od 24. studenog 1926. djeluje ured Pomorske građevinske sekcije.



Sl. 2. Pristanište za gajete, trabakule i bracere oko 1925. godine.

Stanje pristaništa, koje se u razdoblju od 1921. do 1925. godine loše održavalo, slikovito prikazuje intervencija predsjednika Općine prema nadležnom Ministarstvu saobraćaja.[14] Predmetni nacrt i lobiranje u Beogradu bile su tema korespondiranja načelnika Šibenika A. Rajevića i I. Krstelja. Projekt izvedbe obale predviđao je utrošak od 8 mil. dinara. Šibenik je najveći dio financijskih sredstava za tu namjenu dobio odobrenjem od ostataka koji su ostali od uređenja luke Baroš u delti Rječine.[15]

Osim gospodarsko-političkih krugova u općinskoj upravi, u svezi s poboljšanjem putničkog i lučkog pristaništa značajne korake poduzimali su trgovci, industrijalci i obrtnici, a naročito predstavnici Udruženja trgovaca, industrijalaca i obrtnika u Šibeniku (u daljnjem tekstu: Udruženje). Razlozi za izgradnju moderne luke radi razvoja pometa i trgovine nalaze se i u činjenici permanentnog zapostavljanja lučkih naprava koje se nisu održavale još od početka 20. stoljeća, što je sve zajedno ograničavalo pomorski promet.[16]

---

14 OU/GPŠ, br. 10284, kut. 404, 10. VIII. 1924.; *"Predviđanja općine šibenske su se obistinila, i danas jedan dio gata se srušio i kamene ploče se nalaze u dnu mora… Opaziti je da nije samo interes općine, da se u Šibeniku uzdrži dosadašnja obala i dogradi nova, već je to u prvom redu interes državni… Dogradnjom Ličke željeznice promet će daleko veći biti iz inozemstva kao što i u inozemstvo. Budući pako je građenje obale u Šibeniku mnogo jeftinije, i Šibenik kao luka mnogo bliži unutrašnjosti, samo po sebi se nameće dužnost odnosnim vlastima, kojih se to tiče da se obala podiže tu, buduć je daleko korisnija po svakog gledišta samoj državi."*

15 OU/GPŠ, br. 6087, kut. 402, 17. V. 1923., Pismo I. Krstelja Ministarstvu saobraćaja u Beogradu.

16 Državni arhiv Zadar, Arhivski centar Šibenik, arhivski fond: Udruženje trgovaca, industrijalaca i obrtnika, (dalje: UTIO), br. 255, kut. 3, 6. II. 1922. Predviđena je izgradnja većeg mula na pličini jugoistočnog kraja željezničke obale (danas Dobrik), gdje bi se nasipom moglo urediti veliko pristanište s obje strane mula i izgraditi stovarišne magazine.

"Zapuštenost šibenske luke ne da se ničim opravdati. Neminentnom je državnom interesu, da se uredi ova luka, koja je prije rata bila najjača prometna luka iza Trsta i Rijeke, prema pouzdanim statističkim podacima, što ih je tada izdavala Trgovačka komora u Trstu… Cilj trgovačkog udruženja u Šibeniku bio je u produženju željezničkog spoja uzduž obale za ukrcaj i iskrcaj svih vrsta roba."[17]

Protiv općeg stanja zapuštenosti i nemara koje je vladalo u našim lukama, u Splitu se 24. rujna 1923. godine održava prosvjedni skup Hrvatskog narodnog zbora. Tada je iskazano nezadovoljstvo nebrigom za luke, opći status pomoraca i zbog nazadovanja obalnog parobrodarstva koje je bilo lišeno državne pomoći.[18]

Neadekvatna povezanost kopnenih komunikacijskih pravaca između Šibenika i njegovog zaleđa i loša lučka infrastruktura bili su veliki problem u daljnjem razvoju gradske privrede. Budući da je Zadar pripao Kraljevini Italiji, prirodno je bilo očekivati da Šibenik preuzme ulogu najvažnijeg trgovačkog, prometnog i upravnog središta sjevernog dijela Dalmacije. Prometni pravac Benkovac-Stankovci-Zaton, kao jedini održavani pravac prema Šibeniku, bio je u lošem stanju.[19] Gotovo se istovjetno može kazati i za cestu koja je od Šibenika vodila dvama pravcima, i to preko Boraje za Trogir i Split, te preko Jadrtovca za Primošten i Rogoznicu.[20]

Stranački lideri Hrvatske pučke stranke u Šibeniku zagovarali su ubrzano rješavanje prometno-željezničkih, gospodarskih i socijalnih problema u gradu.[21] Jednako su se zalagali i prilikom političkih rasprava oko uređenja regionalne, kotarske i općinske samouprave.[22]

Šibenik je u lučkom prometu od 1922. godine imao i jednu studiozno razmotrenu prometno-izvoznu alternativu. Radilo se o projektu ostvarivanja novih lučkih gradskih funkcija na prostoru Zablaća, 3,5 km jugoistočno od grada.[23] Izgradnja luke na tom prostoru planirana je zbog blizine željezničkog spoja prema stovarištu drva *Steinbeis*[24] i vezivala bi se na ličku željeznicu. Na velikom prostoru od 12 km^2 površine predviđena je izgradnja različitih tehničkih lučkih postrojbi i novih pristaništa za velike brodove do gaza od blizu 9 m. Taj neostvareni projekt, koji bi potpuno izmijenio gospodarski život grada i čitavog zaleđa, nije bio prihvaćen. Planom je predviđena velika operativna obala

17 Ibidem.

18 *Dalmatinski Hrvat*, Šibenik, br. 36, 22. IX. 1923., čl. "Rezolucija dalmatinskih Hrvata".

19 *Narodna Straža*, Šibenik, br. 8, 10. IX. 1921., čl. "Sjeverna Dalmacija i Šibenik".

20 Idem, čl. "Za kolni put Šibenik − Primošten − Rogoznica"; Taj se cestovni pravac obnavljao od 1927. do 1937. godine.; više: Milivoj BLAŽEVIĆ, *Vjera u kamenu*, Glasilo KUD-a Sv. Juraj − Burni Primošten, sv. 25, Šibenik, 2003.

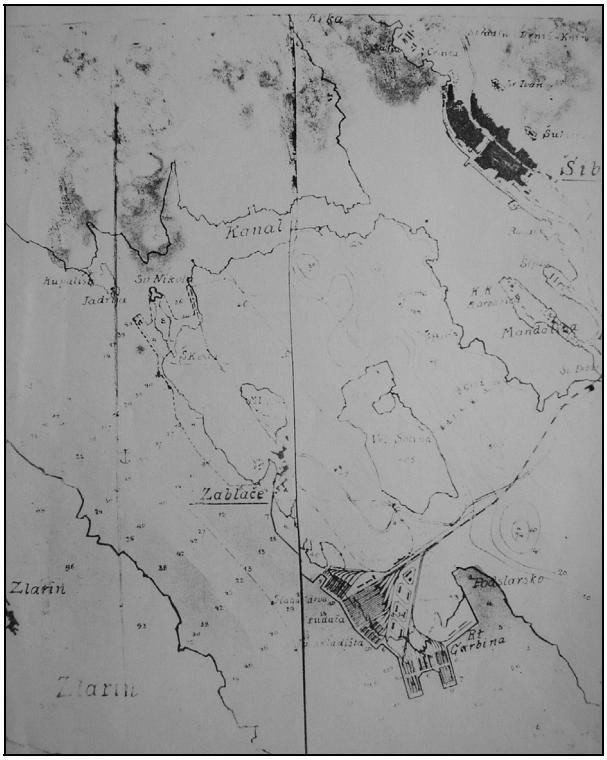
21 *Narodna Straža*, Šibenik, br. 16, 24. IV. 1922., čl. "Pouzdani sastanak HPS u Šibeniku".

22 *Narodna Straža*, Šibenik, br. 14, 8. IV. 1922., čl. "Oblasne i sreske samouprave".

23 *Jadranski Lloyd*, Zagreb, br. 13, 1922. preneseno u NS, br. 36, 9. IX. 1922., čl. "Zablaće kao pomorska luka".

24 *Informator*, Zagreb, br. 665 a, 27. VII. 1960., čl. "Privreda Kotara Šibenik"; Od 1921. godine tvrtka nosi naziv *Šumsko i industrijsko poduzeće Dobrljin − Drvar a.d.* (Šipad) sa sjedištem u Sarajevu.

od 3.225 m dužine za brodove velike tonaže, srednja obala od 1.385 m dužine za brodove srednje tonaže i manja obala od 800 m dužine za brodove male tonaže u korist obalne kabotaže.

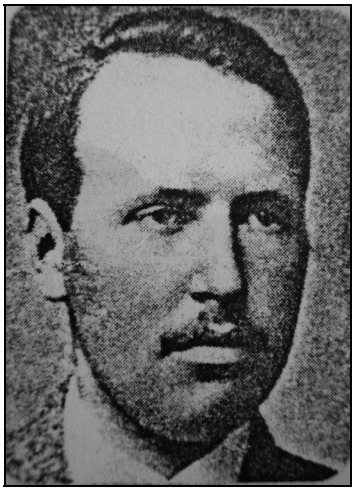


Sl. 3. Skica projekta luke u Zablaću iz 1923. godine.

Bio je to najveći projekt ikada predviđen na Jadranskoj obali. Predviđala se i izgradnja 25 velikih skladišta sa 62.000 m^2 pokrivenog stovarišnog prostora.[25] Ta je luka trebala biti glavno stovarište za robu iz srednje Hrvatske, Banata, Mađarske, Gorskog kotara i Slavonije. Opravdanost ovog projekta nalazila se u činjenici što je kninski željeznički pravac prema Šibeniku u odnosu na isti prema Splitu bio za 30 km kraći. Ovaj

[25] OU/GPŠ, b.b., kut. 401, 1923., Lučko-stovarišni konzorcij Šibenik − Zablaće, Tehnički izvještaj k projektu za izgradnju. Ovaj se projekt vraća na stari pravac Drniš − Konjevrate − Šibenik. Razlozi za izgradnju luke bili su u povećanju i brzini prometa izvan postojeće gradske luke. Široki prostor oko Zablaća stvorio bi velike stovarišno-manipulativne prednosti u prometu različitih roba. Prvim projektom predviđao se troškovnik od 5 mil. dinara. Projekt izgradnje 4 gata trapeznog oblika bio je predviđen u gradskoj luci do uvale Rogač, ali nije ostvaren (više: *Dalmacija*, Spomen knjiga, Split, 1923., str. 256).

značajni projekt vizionarskog sadržaja nije, nažalost, našao razumijevanja kod nadležnih državnih tijela. Napori oko njegove realizacije svjedoče da su tadašnji šibenski gospodarstvenici zaista temeljito i studiozno sagledavali geostrateške mogućnosti Šibenika.



Sl. 4. Ing. Silvije Sponza.

Sl. 5. Dr. Marko Kožul.

Politički krugovi grada očekivali su brzo dovršenje ličkog željezničkog pravca koji je mogao bitno popraviti lošu gospodarsku situaciju. Poteškoće u sprječavanju nekontrolirane aprovizacije prehrambenih proizvoda i neriješeno agrarno pitanje pogoršavale su ionako težak položaj seljaka i gradskih težaka te prouzrokovale njihovo sve dublje gospodarsko propadanje i socijalno raslojavanje.[26] Te su se okolnosti odrazile i na trgovačko-obrtnički stalež čije je poslovanje zbog zapuštene infrastrukture bilo izuzetno teško. Samo uređena lučka pristaništa značajnije bi omogućila razvoj trgovine te pospješila inicijativu oko podizanja novih industrijsko-obrtnih pogona. Pretpostavke za brži razvitak trgovine bile su ograničene upravo neizgradnjom modernih lučkih objekata.

Godine 1923. je za tu svrhu predviđen i investicijski zajam, ali on nije utrošen u tu svrhu.[27] Šibenik je u kritičnom stanju opće zapuštenosti. Razloge toj činjenici valja tražiti u uspostavi funkcije vladinog komesara, dok je Splitu tada vladala od građana izabrana općinska uprava. *Šibenik nema svoje općinske uprave, nema one narodne samoupravne vlasti, koja mora da ima pred očima sve interese grada*.[28] Šibenik ostaje bez potpore i

[26] *Narodna Straža*, Šibenik, br. 41, 14. X. 1922., čl. "Rad oko uređenja agrara".
[27] *Narodna Straža*, Šibenik, br. 3, 24. I. 1923., čl. "Zapuštenost šibenske luke".
[28] *Narodna Straža*, Šibenik, br. 19, 26. V. 1923., čl. "Općinska uprava i Šibenik".

utjecaja viših državnih čimbenika kao i bez ustanova koje bi pokrenule gospodarski zamah. Osporavanje pravnog sljedništva Udruženju trgovaca i industrijalaca u Šibeniku nad poslovima ukinute zadarske Trgovačko-obrtničke komore od strane Trgovačko-obrtničke komore u Splitu, izravno je išlo na štetu Šibenika. Grad je u tim poslovima od početka 1921. godine bio podređen Splitu. Borba za samostalnu komoru u Šibeniku izraz je interesa većeg dijela općina sjeverne Dalmacije koje su do studenoga 1920. godine gospodarski gravitirale Zadru. Čitav sustav pomorskih i prometno trgovačkih radnji šibensko Udruženje nije bilo u stanju ostvariti.[29]

Grad je ostao bez ijedne pomorske lokalne pruge. Ranije je imao tri dnevne pruge za Skradin, Rogoznicu i Zlarin, s vezom za Tisno.[30] Neizgrađena željeznica kroz Liku potakla je predstavnike sjevernodalmatinskih općina da se više angažiraju kod najviših državnih krugova. "*Izgradnjom željeznice, a kasnije i Unske doživjet će ne samo sjeverna Dalmacija, već i srednja neslućeni privredni preporod. Težište ovog preporoda može biti samo Šibenik.*"[31] Od radnji koje su naglašene u Spomenici iz 1923. godine, prvenstvo su imale izgradnja trgovačkih magazina i novog gata na Obali Ugljena, kao i spoj Obale Ugljena (Garbunara) nasipom od 2 km do stovarišta drva *Steinbeis* na poluotoku Klobučcu.[32]

Manje je poznato da su trgovački krugovi i prije nego li je državnim organima upućena Spomenica, predlagali predsjedniku Ministarskog savjeta izgradnju pruge Sarajevo-Knin-Šibenik. Trošak izgradnje te pruge bio bi manji od troška izgradnje pruge Sarajevo-Split[33] koji je predlagala Trgovačko-obrtnička komora u Splitu.

Udruženje je kao jednu od prvih zadaća svoga djelovanja uredilo pitanje tarife za utovar i istovar robe u šibenskoj luci. Za utovar i istovar robe predviđeno je da se obavlja u vrećama, sanducima i bačvama po cijeni od 1,80 dinara za svakih 100 kg tereta. Utvrđene su i cijene za živu stoku, za pohranu robe u skladišta, za terete preko 1.000 kg, za prijenos robe u parobrod, drvnu građu, vaganje i dnevno skladištenje.[34]

Lički željeznički pravac otvoren je 25. srpnja 1925. godine, nakon 52 godine od donošenja odluke o gradnji. Izgradnjom te pruge Dalmacija i Šibenik dobivaju vezu s ostatkom Hrvatske. Šibenik od tada postaje izvozna i uvozna luka većeg značaja. Prijevozni troškovi na toj pruzi zbog konfiguracije trase bili su manji prema Šibeniku nego prema Splitu.[35] Frekventnost ove pruge kao i povećavanje broja putnika i količine prevezene robe pokazuje priložena tablica.

---

29 *Narodna Straža*, Šibenik, br. 27, 21. VII. 1923., čl. "Naša Trgovačko-obrtnička komora".

30 *Narodna Straža*, Šibenik, br. 38, 6. X. 1923., čl. "Šibenik i lokalna plovidba".

31 OU/GPŠ, br. 15423, kut. 401, Spomenica od 21. X. 1923.

32 Ibidem.

33 UTIO, br. 50/1923., kut. 3, Izvještaj redovite glavne skupštine od 11. II. 1923.

34 UTIO, br. 86/1923., kut. 3, 1. IV. 1923.

35 Zvonimir JELINOVIĆ, Borba za jadranske pruge i njeni ekonomski ciljevi, *Građa za gospodarsku povijest Hrvatske*, sv. 6, Zagreb, 1957., str. 124–125.

Tablica 1. Statistika prijevoza putnika, prtljage i robe preko željezničke stanice Šibenik za razdoblje od 1925. do 1930. godine.

		Otprema			Doprema		
Godina	Putnika	Prtljaga i expres robe t	Brzovodne robe t	Sporovozne robe t	Prtljaga i expres robe t	Brzovodne robe t	Sporovozne robe t
1925.	54.945	61	27	9.344	–	–	–
1926.	67.972	54	111	9.651	2	25	10.640
1927.	68.936	54	123	17.144	–	1	322
1928.	82.994	55	171	22.807	–	165	268.667
1929.	82.178	65	123	15.967	–	148	269.306
1930.	93.684	46	139	19.191	35	182	266.428

Izvor: Z. Jelinović, 1957., Borba za jadranske pruge i njeni ekonomski ciljevi, *Građa za gospodarsku povijest Hrvatske*, sv. 6., Zagreb 1957., str. 124.

Prije nego li je došlo do svečanog otvaranja ličkog željezničkog pravaca, u Šibeniku je održan sastanak gospodarstvenika iz većine općina sjeverne Dalmacije. Trebalo je osujetiti izgradnju željezničkog pravca od Zadra do Knina ostvarenjem kojega bi Kraljevina Italija za prijevoz svojih roba preko jugoslavenskog državnog teritorija uživala tarifne povlastice. Time bi izravno bio ugrožen daljnji razvoj lučkog prometa i željezničkog tranzita u Dalmaciji, što je ujedno bio povod apela upućena vladinim krugovima u Beogradu od strane šibenskih gospodarstvenika.[36] Statistika bilježi da je robni tranzit najviše koncentriran u Splitu s 49%, Šibeniku s 12%, Gružu s 11%, Metkoviću s 4 % i Bakru s 1%.[37]

Dugo očekivano otvaranje ličkog pravca svečano je proslavljeno u Šibeniku. Posebno je isticano da će zbog smanjenja prijevoznih troškova šibenska luka imati niz pogodnosti. Općinska vlast je dala izraditi novi projekt uređenja luke koji je bio izložen na splitskom dijelu Jadranske izložbe.[38] Samo nekoliko mjeseci nakon svečanog otvaranja ličke pruge splitska Trgovačko-obrtnička komora zagovara gradnju željezničkog pravca Bihać − Knin kao i projekt pruge Bihać − Vrhovine − Senj. Šibenska općinska uprava dala je načelnu potporu ovim projektima.[39]

Cilj državne politike Kraljevine SHS bio je donekle usmjeriti gospodarsko-prometne funkcije države pravcem južno i istočno, prema Srbiji i Makedoniji, a djelomično podunavsko-savskim pravcem, prema Zagrebu i Ljubljani. Izostanak

[36] *Narodna Straža*, Šibenik, br. 16, 24. V. 1924., čl. "Proti željeznici Zadar − Knin".

[37] Dinko SIROVICA, Naše morske luke i njihove željezničke veze, *Almanah Jadranske Straže*, Glavni odbor Beograd, Beograd, 1925., str. 278.

[38] *Novo Doba*, Split, br. 172, 25. VII. 1925., čl. "Šibenik i nova željeznička veza".

[39] OU/GPŠ, br. 11242, kut. 405, 28. XII. 1925.

promišljene gospodarske politike koja bi iskoristila sve potencijale tzv. jadranskog pravca, naročito se osjećao u zaostajanju dalmatinske privrede. Svijest o pomorskoj orijentaciji niti je isticana u prvi plan, niti se sustavno provodila. Državna tarifna politika bila je tako uređena da je najviše pogađala dalmatinske luke budući da do 1925. godine nije bilo izravne veze između unutrašnjosti zemlje i Splitske oblasti koja se prostirala preko većeg teritorija Dalmacije. Od 1925. godine ublaženi tarifni sustav donekle je pogodovao Splitu i Šibeniku koji su iste godine ostvarili ukupan promet od 334.018 tona u izvozu. Dio unutrašnjeg prometa zbog sniženja carina u tada talijanskoj Rijeci bio je usmjeren prema tom pravcu, tako da je u tom razdoblju prometnu štetu, osim Bakra, pretrpjela i luka u Sušaku.[40]

ZNAČAJ LUKE U ROBNOM PROMETU ŠIBENIKA I NJEGOVOG GRAVITACIONOG PODRUČJA OD 1925. DO 1929. GODINE

Završetak radova oko ličke željeznice bio je uvertira značajnijeg udjela šibenske luke u obujmu robnog prometa. To je dalo poticaja bržem završetku započetih radova na operativnoj obali, koji su završeni u razdoblju od 1924. do 1928. godine. Troškovi izvedenih radova iznosili su 16.643.115 dinara, od čega je dio otpadao na iznose za održavanja već postojećih obala, a dio na izgradnju nove obale. Tada je izgrađeno nekoliko skladišta, postavljene dizalice i završen željeznički spoj kroz luku od pristanišne obale do pristaništa ispred Hotela Krka.[41] Općinska uprava je dopustila u razdoblju intenzivnog proširenja obale iskop kod stare klaonice, istočno od uvale Vrulje. Radovi su izvršeni od 8. studenog 1925. do 2. ožujka 1927. godine prema planovima koje je načinio ing. J. Mamatzi, i to do razine nasipa i visine od 3 m iznad mora, čime je postignuta normalna visina za nesmetano pristajanje brodova. Planirano je da se ovim radovima dobije uređeno pristanište za male brodove.

Statistika o kapacitetima lučkih naprava za 1926. godinu pokazuje da ja Šibenik imao 37.780 m^2 operativne obalne površine i 7 izgrađenih obala, gatova s ukupno 1.318 m dužine i prosjekom dubine mora od 4–8 m. U funkciji luke bila je važna željeznička obalna prometnica duga 2.860 m pruge normalnog kolosijeka, zatim dva skladišta kapaciteta 15.000 m^2 spremišnog prostora i 6 radnih dizalica za terete do 8 tona. Operativna obala 1926. godine imala je dužinu 597 m za brodove duge i oceanske plovidbe i 721 m za velike i male brodove obalne plovidbe.[42] U Šibeniku je suvremene lučke dizalice posjedovao SUFID, za utovar karbida i kalcij-cianamida, a drvno stovarište *Steinbeis* imalo je dvije električne dizalice učinka od 100 tona dnevnog pretovara.[43]

---

40 Martin DOBRINČIĆ, *Razvitak glavnih luka u Hrvatskoj*, Zagreb, 1959., str. 119–127.

41 Lucijan KOS, Pomorska privreda šibenskog kotara, *Anali Jadranskog instituta*, sv. 3, Zagreb, 1961., str. 293.

42 Idem, str. 295.

43 D. SIROVICA, *AJS*, 1925., str. 283.

Nakon 1918. godine Šibenik nije postao središtem parobrodarskog društva, kakva su postojala na Sušaku, u Splitu i Dubrovniku. Za 1925. godinu bilježi se registracija 12 parobroda i 1 jedrenjaka u Šibeniku kao matičnoj luci. To su bili parobrodi manje tonaže i osrednje radne snage, sve za malu obalnu plovidbu.[44]

Tablica 2. Popis većih brodova lučke pripadnosti Šibenik u 1925. godini.

Ime broda	Vrsta broda	Luka pripadnosti	Tonaža bruto/neto	Indicirane konjske snage
Avala	parobrod	Šibenik	181/92	150
Krka	parobrod	Šibenik	110/43	366
Labud	parobrod	Šibenik	65/21	125
Neretva	parobrod	Šibenik	160/76	300
Obrovac	parobrod	Šibenik	55/27	130
Pašman	parobrod	Šibenik	154/92	350
Rab	parobrod	Šibenik	112/39	220
Šibenik	parobrod	Šibenik	279/169	300
Tomaseo	parobrod	Šibenik	67/21	125
Ugljan	parobrod	Šibenik	160/76	300
Velebit	parobrod	Šibenik	100/53	260
Vodice	jedrenjak	Šibenik	154/92	350
Vila	jedrenjak	Šibenik	60/42	20

Izvor: Popis jedinica Kraljevske mornarice, trgovačkih brodova i jahta sa njihovim signalnim i radio-telegrafsko zovnim znakom, Split, 1926. str. 5–16.

Parobrodarsko društvo *Levant s.o.j.* djeluje u Šibeniku od 1924. godine s glavnicom od 240.000 dinara i s 2 parobroda: Drina od 3.950 brtw i 1.350 KS, te Marjan od 2.464 brtw i 949 KS. Društvo je imalo ukupno 49 zaposlenika.[45]

U maloj obalnoj plovidbi u općini Šibenik registrirano je 193 plovnih jedinica na razini pomorskog okruga s nosivošću od 3.239 tona neto i 527 zaposlenika. To je iza Splita i Sušaka bio najveći broj brodova male plovidbe na Jadranu.[46] Lučka kapetanija registrirala je sve brodove te vrste u gotovo svim općinama sjeverne Dalmacije. To je evidentno iz popisa ribarica, gdje se Šibenik nalazi na prvom mjestu od pet pomorskih

[44] Izvor: Popis jedinica Kraljevske mornarice, trgovačkih brodova i jahta s njihovim signalnim i radio-telegrafsko zovnim znakom, Split, 1926., br. 2299/1926., str. 5–16.

[45] Pomorski Godišnjak Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, (dalje: PG/KSHS), 1928., str. 69, 76.

[46] Idem, str. 155.

okruga na Jadranu s 3.146 ribarica, lađa i čamaca i 6.755 neto tonaže. Na tim brodovima bilo je zaposleno 8.371 pomorac.[47]

Tablica 3. Usporedba brodovlja pomorskog okruga Šibenik sa drugim mjestima u Dalmaciji za 1928. godinu.

	Ribarice			Lađe i čamci			Ukupno		
Pomorski okrug	broj	tonaža netto	posada	broj	tonaža netto	posada	broj	tonaža netto	posada
Sušak	194	405	744	1.346	1.572	1.627	1.540	1.977	2.371
Šibenik	2.298	4.822	6.685	848	1.933	1.686	3.146	6.755	8.371
Split	1.695	3.302	6.145	1.345	4.450	2.822	3.040	7.752	8.767
Dubrovnik	1.103	1.534	2.851	686	1.187	1.048	1.789	2.721	3.889
Meljine	187	278	552	453	758	663	640	1.036	1.225
Ukupno	5.477	10.341	16.977	4.678	9.900	7.846	10.155	20.241	24.823

Izvor: Pomorski godišnjak Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, 1928., str. 69, 76.

Tablica pokazuje da je po neto tonaži ribarica i ukupnim brojem posade Šibenik na prvom mjestu u Dalmaciji. Bilo je to iz razloga što se u Pomorskom okrugu Šibenik tih godina registriraju ribarice sa šireg područja od Raba do Trogira, a koje je nakon priključenja Zadra Kraljevini Italiji administrativno potpalo pod nadležnost upravnih tijela u Šibeniku. Od ukupne tonaže ribarica, lađa i čamaca šibenski Pomorski okrug brojem istih i tonažom također je na prvom mjestu u Dalmaciji, s 32% plovnih jedinica, 33% ukupne neto tonaže i 34% posade, u čemu je bio jednak Pomorskom okrugu Split.

Šibenik je dostigao drugo mjesto na Jadranu povećanjem tonaže pristalih brodova, ali je zaostajanje za Splitom bilo izrazito. Split je u razdoblju od 1925. do 1927. godine povećao tonažu za blizu 327.088 tona, dok je u Šibeniku ista porasla za 59.899 tona.

Tablica 4. Usporedni prikaz tonaže pristalih brodova u razdoblju od 1925. do 1927. godine.

	Tonaža		
Godina	Split	Sušak	Šibenik
1925.	1.977.135	524.477	674.030
1927.	2.304.223	717.891	756.036

Izvor: Pomorski godišnjak Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, 1928., str. 69.

[47] Ibidem.

Brodski promet u prvoj godini nakon talijanske okupacije pokazuje relativno održiv razvoj. Osnovni razlog nedostatnog povećanja prometa u osnovi se nalazio u politici državnog režima koji u izgradnji željezničkih veza prema moru nije forsirao prometne pravce prema zapadnoj i srednjoj Bosni kao prirodni *heaterland*[48] luka srednjeg Jadrana.

Tablica 5. Podatci o broju uplovljavanja u šibensku luku u razdoblju od 1922. do 1924. g.

	Brodovi	
Godina	Broj	NRT
1922.	5.440	1.221.010
1923.	4.117	909.014
1924.	4.309	1.055.568

Izvor: L. Kos, Pomorska privreda šibenskog kotara, *Anali Jadranskog instituta*, sv. 3., Zagreb 1961., str. 312.

Tablica 6. Podaci o količinama uvezene i izvezene robe u šibenskoj luci u razdoblju od 1921. do 1925. godine.

Godina	Promet robe			
	Lokalni	Međunarodni		Ukupno
		Uvoz	Izvoz	
1921.	5.096	2.114	39.889	47.099
1923.	19.415	21.785	114.907	156.107
1925.	4.010	18.042	139.950	162.002

Izvor: L. Kos, Pomorska privreda šibenskog kotara, *Anali Jadranskog instituta*, sv. 3., Zagreb, 1961., str. 312.

Usporedbom podataka iz 1913. godine, kada je kroz luku prošlo 3.962 broda s 805.243 NRT, s podatcima iz 1924. godine vidljivo je povećanje prometa od 24%. Promet robe u luci 1921. godine iznosi 47.099 tona i povećava se do 1925. godine na 162.002 tone što je povećanje od 74% za četverogodišnje razdoblje.[49]

Pravci trgovine pokazuju da je od 5 parobrodskih veza 1926. godine Šibenik imao 3 teretne pruge prema Trstu, Solunu-Carigradu i Sredozemnom moru (Maroko i Kanarski otoci).[50]

[48] Zaleđe; Austrijska državna politika od 1878. do 1918. godine gledala je na *heaterland* kao mogući gospodarsko-strateški pravac razvoja Dalmacije prema Bosni i Hercegovini, o.p. M. B.

[49] L. KOS, AJI, 1961., sv. 3, str. 312.

[50] Ibidem.

Od pojedinih izvoznih roba u 1921. godini na prvom je mjestu boksitna ruda, i to 4000 tona za Hamburg u vrijednosti od 350.000 dinara i 3.400 tona za Roterdam u vrijednosti 228.000 dinara. Ukupni izvoz boksita u Njemačku za tu je godinu iznosio 35.730 tone u vrijednosti 8 milijuna dinara. Izvoz karbida za Italiju i Njemačku iznosio je 7.840 tona u vrijednosti 25 milijuna dinara.[51] Ugljen je 1922. godine izvezen u Italiju u količini od 32.530 tona u vrijednosti 10 milijuna dinara. Glavna nalazišta tog ugljena bila su na drniškom području, u rudnicima Velušića i Siverića s dnevnim iskopom od 420 tone rude.[52] Drvna građa izvozila se preko Steinbeisova stovarišta za Aleksandriju (650 tona u vrijednosti 3,25 milijuna dinara) i Italiju (1.960 tona u vrijednosti 9,8 milijuna dinara). Celuloza se izvozila u Italiju, SAD i Njemačku.

Od uvoznih roba bilježi se promet željezne robe i mašina iz Čehoslovačke, Italije, Njemačke i drugih europskih zemalja. Godine 1922. uvezene su kože, konzerve, sijeno, gume, kokosovo ulje, benzin, melasa i drugi artikli u količini od 521,5 tona.[53]

Točni podatci godišnjega izvoza za 1924. godinu prikazani su u otpisu Općine Šibenik prema Gradskom poglavarstvu od 17. rujna 1925. godine.[54]

Tablica 7. Podatci o vrstama i količini izvezene robe za 1924. godinu.

Izvezena roba	Količina robe
karbid	22.271.000 kg
boksit	77.600.000 kg
cijanamid	2.555.000 kg
celuloza	5.770.000 kg
građevinsko drvo	43.822.000 kg
ugljen	21.009.000 kg
vino	66.000 l
razna roba	286.000 kg
Ukupno	173.379 t

Izvor: Državni arhiv Zadar, Arhivski centar Šibenik, arhivski fond: Općinsko upraviteljstvo / Gradsko Poglavarstvo Šibenik, kut. 406, 1925.

Vidljivo je da je industrijska i druga prerađena roba glavni šibenski izvozni proizvod, koji je nastao iskorištavanjem sirovinske osnove sa šibenskog područja. Drvo i ugljen upotpunjuju tu sliku kao pokazatelj da je za zagorski dio kotara i većeg područja Bosne Šibenik bio glavni izvozni pravac većine sirovina i raznih drugih roba.

[51] Izvor: *Dalmacija*, Spomen zbornik, Split, 1923., str. 339.
[52] Idem, str. 341.
[53] Idem, str. 346.
[54] OU/GPŠ, br. 7228/957R, kut. 406, 1925.

Ukupan uvoz u 1924. godini iznosio je 152.345 tona. Najviše se uvozila željezna roba razne provenijencije kao i različita manufakturna roba, koja je prednjačila sa 115.000 tona što je iznosilo 75,5% od ukupnog godišnjeg uvoza. Ostala roba od 37.345 tona odnosila se na uvoz galanterije, zemljane i uljene robe, stolnih predmeta, sitne robe i tzv. Nürnberške robe.[55] Može se zaključiti da je u razdoblju do 1925. godine lučka trgovina napredovala "*obzirom na novu otvorenu ličku prugu i potražbu naših sirovina u inozemstvo. Za napredovanje našeg izvoza trebalo bi staviti dovoljni broj vagona na raspolaganje Bauxitnim društvima, koji iz Drniša prenašaju robu u Šibenik, kao ugljenokopu Monte Promina koji iz Siverića i Velušića prenose ugljen za izvoz u inozemstvo. Isto tako Šumsko industrijsko preduzeće za prevoz građevnog drva i celuloze.*"[56]

Promet luke u razdoblju od srpnja 1924. do lipnja 1925. godine pokazuje sliku općeg povećanja u odnosu na prvu polovicu 1924. godine. Većina izvoza orijentirana je prema Veneciji, Trstu, Rijeci i drugim talijanskim lukama. Od ostalih sredozemnih i svjetskih luka iz Šibenika je roba izvožena za Marseille, Tripoli, Tunis, Alger, Oran, Las Palmas, London, Antwerpen, New York i Philadelphiju.[57]

Tablica 8. Izvoz industrijskih sirovina iz šibenske luke za razdoblje od srpnja 1924. do lipnja 1925. godine.

Izvezena roba	Količina t	Država
ugljen	35.047	Italija
drvo	58.054	Italija
celuloza	6.170	Italija
boksit	101.800	SAD
karbid	24.598	Italija
cijanimid	5.105	Italija i SAD
razna roba	1.383	Italija
Ukupno	232.164	

Izvor: Državni arhiv Zadar, Arhivski centar Šibenik, arhivski fond: Općinsko upraviteljstvo / Gradsko Poglavarstvo Šibenik, kut. 406, 1. VIII. 1925.

U razdoblju do 1928. godine povećala se izvozno-uvozna uloga luke koja pokazuje značajan udio sirovinske i industrijske osnove u ukupnoj količini razmjene. Šibenik je pretežno izvozna luka. Statistika za 1927. godinu pokazuje povećanje izvoza na 245.634 tona što uz uvoz od 32.749 tona čini ukupni robni promet od 278.383 tone.

[55] Ibidem.
[56] Ibidem.
[57] OU/GPŠ, br. 8213, kut. 406, 1. VIII. 1925.

Drvo je preuzelo primat u lučkom prometu, s količinom od 129.931 tone i udjelom od 46,6% u ukupnom izvozu luke.[58]

Statistički podatci za 1925. godinu pokazuju da je te godine u luku uplovilo i isplovilo 6.397 brodova s tonažom od 1.351.982 tone. Šibenik postaje druga dalmatinska luka po broju uplovljavanja i isplovljavanja, a treća po ostvarenoj tonaži.[59]

U 1926. godini bilježi se brodski promet od 7.785 brodova sa 1.484.698 tona. Ukupni rezultati lučkog prometa iznosili su 366.115 tona, od čega je 17.760 tona otpadalo na unutrašnji promet između domaćih luka, a 348.355 na inozemni izvoz i uvoz. U razdoblju od 1922. do 1927. godine bilježi se usporena dinamika povećanja broja pristalih brodova. U tom se razdoblju opaža povećanje tonaže brodovlja od 301.689 tona, što iznosi značajnih 60,5%.[60]

U pomorskom prometu s inozemstvom 1927. godine luka sudjeluje s 318.101 tona, od čega na izvoz otpada 205.275 tona ili 64,5% ukupnog lučkog prometa. Luka je tada treća po značaju s 14,4% državnog prometa.[61] Od roba po vrstama u izvozu je najviše zastupljeno drvo, s 94.572 tona (za Italiju 50.097 tona), boksit sa 77.100 tona (za Nizozemsku 49.550 tona) i ugljen s 55.601 tona (sve u Italiju). Celulozu i karbid u količini od 17.988 tona najviše su uvozile Francuska, Engleska i SAD.[62]

I pokraj očigledno uspješnog razdoblja uvjetovana novim prometnim okolnostima općinska vlast je 1926. godine inzistirala na gradnji uskotračne pruge. Željeni prometni pravac vodio bi od Knina preko Konjevrata u Šibenik, u predviđenu zapadnu stanicu kod predgrađa Crnica. Razlozi za ovu prugu bili su u činjenici povećanja izvoza bosanskog drva iz Drvara i Dobrljina. Lakše i brže bi se transportirala boksitna rudača iz drniškog bazena, kao i ugljen iz Velušića. Općina je zbog toga računala na godišnji prihod od 12 milijuna dinara.[63]

---

58 L. KOS, *AJI*, 1961., sv. 3, str. 314.

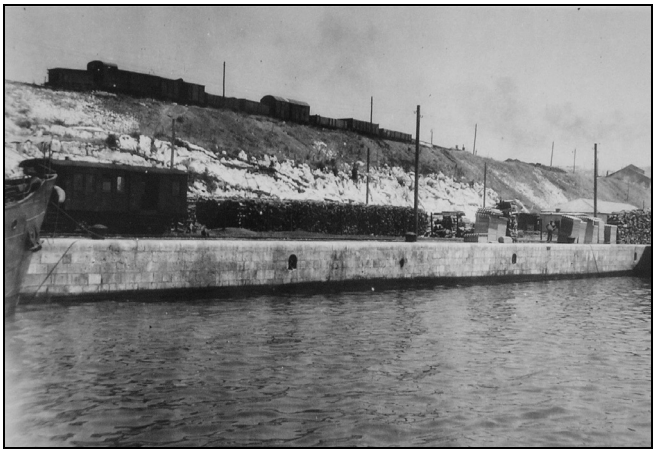
59 *Statistika pomorskog saobraćaja* (dalje: SPS), br. 13250/26, Split, 1926., str. 6–7.

60 Pomorska statistika Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, (dalje: PS/KSHS), 1927., str. 12–14.

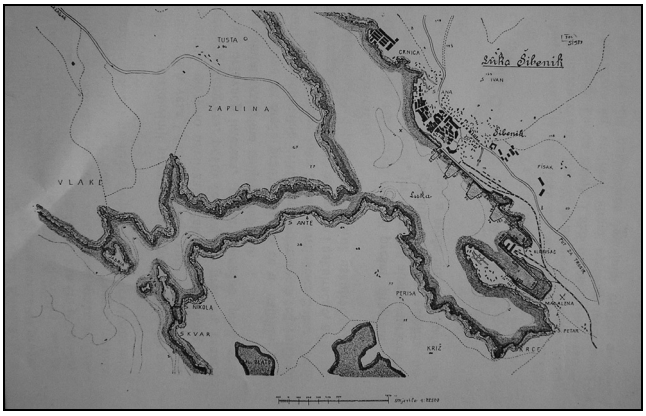
61 Idem, str. 21.

62 Idem, str. 38–47.

63 *Narodna Straža*, Šibenik, br. 45, 20. XI. 1926., čl. "Za uskotračnu prugu Knin − Šibenik"; Općina je računala na prihode koje bi otvaranjem te pruge ostvarila preko švicarskog društva *Timbre* koje je u to vrijeme kod mjesta Šebešić u Bosni zakupilo velike komplekse državnih šuma. Tvrtka je računala sa Šibenikom kao središtem za svoje izvozne poslove.



Sl. 6. Izgrađena obala Vrulje oko 1928. godine.

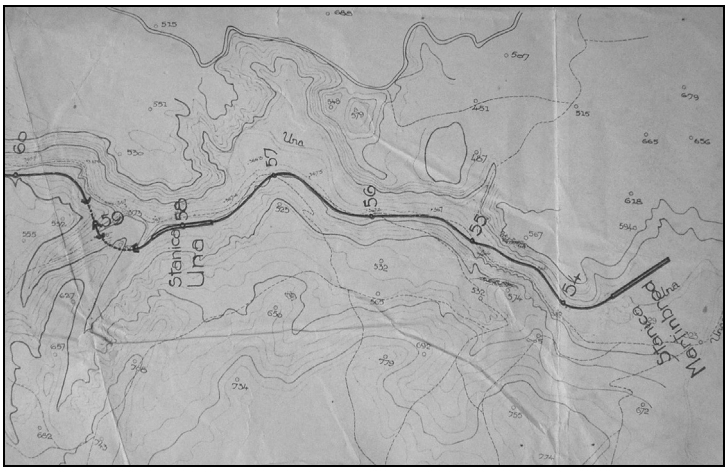


Sl. 7. Skica izgradnje pristaništa u šibenskoj luci iz 1923. godine
(autor: ing. J. Mamatzi).

Projektirana, ali neizrađena moderna skladišta i proširenje luke bili su hitni gospodarski imperativ šibenskih političkih i gospodarskih vlasti. Voditelj tehničkog odsjeka Gradskog poglavarstva ing. Josip Mamatzi-Chvili i geometar Uroš Novak izradili su 1926. godine plan postupnog uređenja nove luke. Izgrađivala bi se planiranim nasipanjem na prostoru južno od željezničke pruge. Projekt se sastojao u izvedbi kamenog pristaništa, usporedno s obalom, do uvala Dobrik i Propad. Plan je predviđao i

velika skladišta za rasute terete.[64] Čak je dobio i međunarodna priznanja budući da je svjetski poznati stručnjak za lučke radnje John C. Collet istu predstavio i britanskim krugovima.[65] Potvrdu ovog međunarodnog zanimanja nalazimo u odgovoru Općine Šibenik Kraljevskoj Vladi u Beogradu pri zahtjevu za odabir stručnog predstavnika u komisiju za izgradnju državnih željeznica. Izgleda da su razlozi šibenskog lobiranja bili u neprihvaćanju jednog splitskog projekta koji su zbog gospodarskih posljedica šibenski čelnici smatrali štetnim za privredu Hrvatske, Bosne i sjeverne Dalmacije.[66]

Na širem planu grad je predviđao da za izgradnju pruge od Knina do Šibenika preko drniškog pravca preusmjeri sve terete koji bi se prema Šibeniku prevozili od Ljubije i Prijedora. O značaju Šibenika kao glavne izvozne luke na Jadranu pisao je i prof. Stevo Osterman.[67]



Sl. 8. Plan dijela željezničke trase Unske pruge oko 1930. godine.

64 *Narodna Straža*, Šibenik, br. 47, 27. XI. 1926., čl. "Šibenska luka i željeznica"; Osim 286 m nove obale predviđeni su: obala od 670 m dužine za najveće brodove do gaza od 12 m, skladište za boksit od 16.000 m^2, za ugljen od 9.000 m^2 i 3 magazina sa ukupno 6.400 m^2. Planirano je prema poluotoku Klobučcu izgraditi 914 m obale i 860 m u uvali Furnaža u Mandalini. Troškovi izgradnje predviđeni su na oko 22 mil. dinara (više: OU/GPŠ, kut. 418, 3. IV. 1929., Tehnički odsjek − projekt ing. J. Mamatzi).

65 *Narodna Straža*, Šibenik, br. 47, 27. XI. 1926.; Na izvanrednoj sjednici Općinskog vijeća 26. studenog 1926. spomenut je britanski dopis u kojem se šibenska luka naziva *Zlatnom lukom*.

66 OU/GPŠ, br. 5129, kut. 411, 21. VIII. 1926., Zahtjev Općine Šibenik prema narodnim poslanicima dr. Pasariću, dr. Subotiću i dr. Novakoviću oko ankete za ubrzanje izgradnje Unske pruge.

67 Stevo OSTERMAN, *Borba za Jadran i Baroš*, Zagreb, 1921.; Opisuje šibensku luku kao gospodarom cijelog Jadranskog mora od Venecije do Valone. Bio je zagovornik izgradnje novih lučkih kapaciteta u zapadnom dijelu šibenskog zaljeva u blizini tvornice *SUFID* (više: *NS*, br. 47, 27. XI. 1926., autor članka don K. STOŠIĆ).

Izvanredna sjednica Općinskog vijeća 26. studenog 1926. godine pokazala je jedinstveni stav lokalnih političara po pitanju uređenja za Šibenik važnog željezničkog projekta. Načelnik M. Kožul i vijećnici M. Ježina, A. Blažević, J. Drezga, M. Ganza i V. Smolčić složili su se oko najvažnijih pitanja. Predloženo je da Unska pruga od Knina bude usmjerena kraćim pravcem na Konjevrate i Šibenik s nadom *"da će naša državna uprava izgraditi luku ondje, gdje će sa malo novaca moći mnogo učiniti, što je po mnijenju svih stručnjaka moguće samo u šibenskoj luci."*[68] Ova sjednica je u pitanju budućih željezničkih pravaca o kojima je 1927. godine trebala raspraviti Narodna skupština u Beogradu bila na razini zaključaka splitskih inženjera i arhitekata. Dana 15. svibnja 1927. godine donesena je uredba sa zakonskom snagom o planu nove željezničke mreže, s pet pravaca u Srbiji i Crnoj Gori.

Osnovni cilj splitskih i šibenskih gospodarstvenika bio je zainteresirati državne političke krugove oko željezničkih spojnica u Bosni koje bi vodile prema jadranskim lukama. U tom pogledu bila je predviđena mogućnost korištenja tzv. kapitala Blaira.[69] O Unskoj pruzi Trgovačko-obrtnička komora u Splitu obavješćuje Općinsku upravu u Šibeniku o akcijama koje je poduzimala kod raznih lobističkih grupa s beogradskim utjecajem.[70] Prilikom očekivanja rješenja problema oko tih poslova, ista je iskazala potrebu da će *"naša zajednička briga morati ići za tim, da se kod utrošenja toga zajma, izgradnja ove pruge u obzir uzme, i ne odgodi, ad kalendas grekas."*[71]

Od četiri moguća pravca usvojena je trasa Bihać-Knin (Unska pruga)[72] za koju je bio predviđen utrošak od 15 milijuna dolara. Čitav sklop prometnih, trgovačko-obrtnih i geopolitičkih stremljenja može se razumjeti samo ako se ima u vidu da su gospodarski i stručni krugovi Splita i Šibenika bili predvodnici sasvim nove željezničke politike. Ta je politika trebala afirmirati Jadran kao budući pravac povećanja pomorskog i kontinentalnog prometa. Do tada se većina kopnenog prometa i trgovine kretala od jugoistoka prema zapadu, Dunavom i prugom Beograd-Zagreb prema Italiji i Austriji (drvo u izvozu preko Trsta za Španjolsku, Grčku i zemlje sjeverne Afrike; koks u uvozu iz Engleske).

---

68 OU/GPŠ, b.b., kut. 411, 27. XI. 1926., Rezolucija Općinskog vijeća u Šibeniku; Udruženje jugoslavenskih inženjera i arhitekata (sekcija Split) lobirala je za tzv. "Jadransku željeznicu" kao vezu Primorja preko Sarajeva, Šumadije do Metohije, kao zapadni krak s izlazom na more u Crnoj Gori. Ista sekcija zagovarala je i Unsku prugu. Cilj rezolucije bio je podržati prijedlog za financiranje tih željeznica preko državnog proračuna za 1926./27.

69 *Jadranski Lloyd*, Zagreb, V. 1927.; *Blair* je američka financijska grupa s kojom je bio zaključen ugovor o izgradnji Jadranske pruge. Potrošeni novac tog zajma postao je državni dug, a pravac od Beograda do Kotora nije bio realiziran, više: Mijo MIRKOVIĆ, 1950., str. 124–125.

70 OU/GPŠ, br. 1046, kut. 408, 11. II. 1926., Dopis u vezi poslova oko Unske pruge od odvjetnika dr. S. Ilijevića; Više uspjeha u željezničkoj politici očekivalo se posjetom M. Stojadinovića SAD-u.

71 Ibidem.

72 M. MIRKOVIĆ, *Ekonomska historija Jugoslavije 1918.–1941.*, Zagreb, 1950., str. 124–125; Samo dio pruga napravljen je u Srbiji i Makedoniji. Razlozi takvom stanju bili su u pogrešnoj željezničkoj politici na koju su veliki utjecaj imali vojni faktori.

Zanimljiva je i studija *Jadranski komunikacijski problem* koja zagovara politiku gradnje direktnih vertikalnih željezničkih pruga prema moru.[73] Šibenik je u prometnoj politici bio zapostavljen i unatoč podacima iz 1924. godine koji dokazuju da je robna oprema željeznicom iznosila 148.487 t u izvozu i 21.229 t u uvozu i željezničkom transportu unutar države. To je činilo ukupno 170.416 t robe željezničkog transporta. Iste godine Split u obama pravcima željezničkog prometa ostvaruje samo 77.190 t.[74] Bez obzira na to Split je imao veću ukupnu tonažu u izvozu zbog politike talijanskog kapitala oko litoralizacije obalne zone u Splitu i Solinu. Radi se o prometu izravno izvezene robe proizvedene u splitskom lučkom bazenu. *"Njihov je najveći utrošač Italija, koja je i podigla ovu industriju, Afrika i Amerika. To je najviše pridonijelo lučkom prometu Splita, a pridonijela je i njegova carinarnica prvog reda, što se je mnogo roba šibenske pripadnosti stao da carinjuje u Split."*[75]

Željeznička tarifna politika išla je na štetu Šibenika koji je na vagon robe u prometu na relaciji Drniš-Šibenik plaćao 4,60 dinara po prijeđenom kilometru. U Splitu je za relaciju Drniš-Solin taj iznos bio 3,70 dinara po kilometru.[76] Unatoč tim nepogodnostima Šibenčani su neprekidno podržavali napore za obnovu i razvoj Splita kao luke *"na koju treba da budu uperene sve naše težnje, ali ne bi željeli da osporimo i luci Šibenik sve ono što mu pravu pripada, da bude naša izvozna luka i da stoji u svemu uz bok Splitu."*[77]

U Šibeniku se realno računalo na povećanje izvoznih kapaciteta luke do milijun tona godišnje. Na sjednicama Općinskog vijeća i Udruženja isticana je potreba kraće željezničke veze od Knina do Šibenika, sa izlazom u zapadnom predgrađu Crnica. Pretpostavljalo se da bi taj željeznički pravac bio važan za prijevoz znatnije količine boksitne rudače sa rudnih nalazišta oko Pađana i Kistanja.[78]

Strategiju šibenskih gospodarstvenika nije imao tko provoditi. Tragediju te situacije oslikava Mamatzieva primjedba iz 1929. godine u odgovorima na anketni obrazac u vezi šibenske luke. Talijanske su vlasti potpuno uništile planove i studije iskorištavanja luke te je nove planove izradio Tehnički ured općinske uprave.[79]

---

[73] OU/GPŠ, b.b., kut. 407, 1925., Spis pod naslovom: "Jadranski komunikacijski problem", str. 1–10; Studija o problemima prometa na pruzi Šibenik − Perković − Labin − Split, autor nepoznat, ini. K. L.

[74] Ibidem.

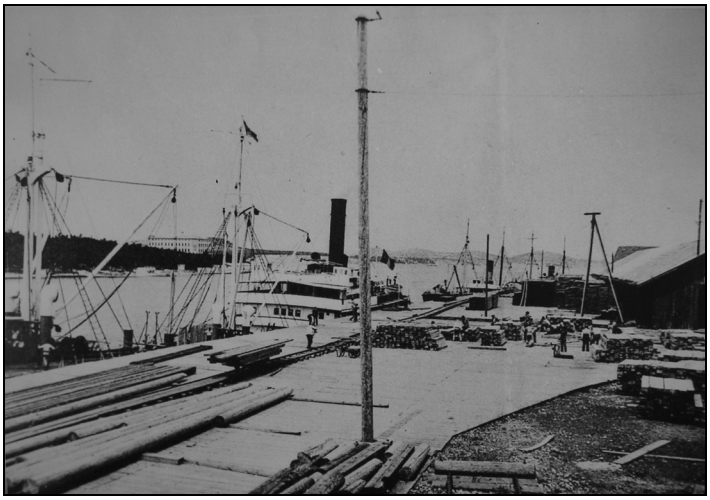
[75] Ibidem; Jadranska željeznica gravitirala je Splitu, a Unska Šibeniku. Šibenska luka je 1929. godine imala izgrađenih 250 m obale i 2 električne dizalice. Splitska luka do 1925. godine prednjači u kabotaži i linijskoj plovidbi. Nepovoljnost splitske luke u odnosu na šibensku bila je u činjenici što željeznički pravac dolazi u kosom smjeru i što spojevi s obalom imaju najmanji dopušteni radijus u kutu od 90 stupnjeva. Luka u Šibeniku bila je tih godina ograničena nedostatkom vode i neriješenim problemom proširenja gradskog vodovoda čiji kapaciteti nisu odgovarali novim potrebama u gospodarskom i komunalnom životu grada.

[76] Ibidem.

[77] Ibidem.

[78] OU/GPŠ, br. 7248/957R, kut. 407, 17. IX. 1925., Odgovor na anketu Ministarstva trgovine i industrije br. 280/V od 2. VII. 1925.

[79] OU/GPŠ, b.b., kut. 419, 3. IV. 1929., Luka Šibenik.



Sl. 9. Drvno stovarište *Šipad* na poluotoku *Klobučac.*

Godine 1928. povećava se promet u luci što je djelomično bilo povezano s dovršenjem manjih obalnih radova. Tada su postavljene lučke dizalice s pomakom od 400 m i kapaciteta od 1,5 tone nosivosti, u vlasništvu društva *Monte Promina*. Tvornica *SUFID* je u Crnici koristila dizalicu od 1,5 tone nosivosti, a drvno stovarište *Šipad* tri električne dizalice s pomakom od 270 m i kapaciteta do 5 tona nosivosti. Od skladišta u luci Šipad posjeduje jedno za 500 m^3 drva, *SUFID* jedno za 8.000 m^3 vlastitih proizvoda i poduzeće *Braća Medić* također jedno, kapaciteta od 2.000 m^3.[80]

Obnovljena obala mogla je primiti veće količine tereta, osobito boksitne rude koja u razdoblju od 1926. do 1928. godine kao izvozni teret bilježi znatni napredak. Glavni posrednik u poslovima pretovara rudače bila je mjesna Radnička zadruga.[81] Prosječan transport rudače na stovarištu bio je 790 t,[82] kako je to zabilježeno u ožujku 1928. godine. Na drugom kraju obale, u Docu, istovarivao se pijesak za komunalne potrebe i drvo.[83]

U Šibeniku je 1928. godine u ukupnom prometu registrirano 8.662 broda s 1.821.399 nrtw. Broj prispjelih brodova je 4.332 s tonažom od 911.760 nrtw. U robnom

[80] Ibidem.

[81] OU/GPŠ, br. 4265, kut. 417, 8. V. 1928.; Ista je za osiguranje radničkih prava osigurala dio prihoda iz naplate posredništva kojeg je na stovarištu u to vrijeme obavljala špediterska tvrtka *Lušić i drug* iz Šibenika.

[82] Ibidem.

[83] OU/GPŠ, br. 3096, kut. 417, 11. IV. 1928., Dopis Pomorsko-građevinske sekcije u Šibeniku, br. 333 od 6. IV. 1928.

prometu luka sudjeluje u uvozu iz inozemstva količinom od 30.326 tona, lučki izvoz iznosi 234.869 tona, unutrašnji promet 47.325 tona, što ukupno iznosi 312.521 tonu. To je za 5.588 tona manje s obzirom na 1927. godinu. S obzirom na istu godinu došlo je do pomaka u izvoznim količinama po vrstama glavnih proizvoda.

Tablica 9. Pregled brodova pristalih u šibenskoj luci za razdoblje od 1922. do 1928. godine s obzirom na 1913. godinu.

Godina	Brodovi na jedro		Brodovi na paru		Ukupno	
	broj	tonaža	broj	tonaža	broj	tonaža
1913.	518	24.091	3.444	781.152	3.962	805.243
1922.	418	21.205	2.299	587.997	2.717	609.202
1923.	574	25.825	1.483	428.522	2.057	454.347
1924.	368	19.049	1.785	508.575	2.153	527.624
1925.	356	22.633	2.841	651.397	3.197	674.030
1926.	367	25.123	3.524	718.459	3.891	743.582
1927.	693	34.425	2.935	721.611	3.628	756.036
1928.	348	20.835	3.984	890.925	4.332	911.760

Izvor: Pomorska statistika Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, 1928., str. 16.

Tablica 10. Prikaz glavnih izvoznih roba šibenske luke u razdoblju od 1927. do 1928. godine.

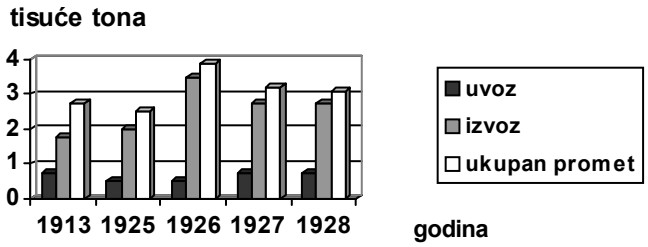
	Roba po vrstama (t)			
Godina	drvo	boksit	ugljen	karbid
1927.	94.572	77.100	55.601	17.988
1928.	67.050	37.900	84.601	8.790

Izvor: Pomorska statistika Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, 1928., str. 44–50.

Opaža se znatan pad izvoza boksita i drva, ali i povećanje izvoza ugljena. Pojedinačne količine i živost lučkih poslova ilustrira sedmična evidencija prometa u luci u razdoblju 2.–9. srpnja 1927. godine, kada je u iskrcaju i ukrcaju sudjelovalo 14 brodova različite tonaže. Čak je 5 brodova sudjelovalo s prometom od 7.750 tona ugljena. Ostala roba odnosi se na celulozu, građevinsko drvo i karbid. Od većih brodova u luci je boksit za Philadelphiju krcao parobrod Seapol u količini od 7.000 tona.[84] Prikaz razvoja prometa po tonaži u Šibeniku za razdoblje od 1913. do 1928. godine s obzirom na 1913. godinu daje priloženi grafikon.

[84] *Narodna Straža*, Šibenik, br. 28, 9. VII. 1927., čl. "Promet u luci".

Grafikon 1. Grafički prikaz razvoja prometa robe po tonaži u Šibeniku.



Izvor: Pomorska statistika Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, 1928., str. 63.

Trgovačka mornarica za šibensko pomorsko okružje u 1928. godini evidentirala je 3.427 brodova na jedra, brodova s pomoćnim motorom i motornih čamaca. Bio je to najveći broj brodova na Jadranu, dok je istovremeno sa samo 13 parobroda isto okružje daleko zaostajalo za Sušakom, Splitom i Dubrovnikom.[85]

KARAKTERISTIKE LUČKO-TRGOVAČKOG I ŽELJEZNIČKOG PROMETA U RAZDOBLJU STAGNACIJE I POSTUPNOG OPORAVKA U ŠIBENIKU OD 1929. DO 1941. GODINE

Razdoblje stagnacije i gospodarske krize od 1929. do 1935. godine

U razdoblju od 1921. do 1929. godine Šibenik je bio značajno čvorište parobrodskog, željezničkog i cestovnog prometa u sjevernoj Dalmaciji. Poslije Splita on je najjače trgovačko središte Splitske županijske oblasti. Značaj grada u razvojnoj strukturi regije ostat će konstanta tijekom postojanja Primorske Banovine sve do 1939. godine. Opća gospodarska kretanja, naročito u industrijskom razvoju, omogućila su u Šibeniku jačanje male industrije, obrtništva i trgovine. Izvozno-uvozne aktivnosti potencirale su važnost luke s obzirom na njene kapacitetne mogućnosti u tranzitu kao istaknutog središta gravitacijskog područja. Usprkos prometnom značaju, koji su gradu predodredile luka, željeznica i industrijski kapaciteti, Šibenik u osnovi i dalje ostaje agrarno i zanatsko središte.[86]

[85] *PS/KSHS*, 1928., str. 63.

[86] L. KOS, AJI, Zagreb, 1961., sv. 3, str. 312.

Grad nije imao opću strategiju razvoja koja bi omogućila optimalno iskorištavanje svih gospodarskih resursa koji su se pružali na širokom prostoru od Karlobaga do Trogira i na sjeveru prema Bosni. Ovo je područje bogato rudnim, poljoprivrednim i drvnim resursima, a svoj globalni interes moglo je ostvariti samo u prometnom i trgovačkog ishodištu prema šibenskom gospodarskom bazenu. Takva se prilika posebno ukazala nakon 1925. godine kada je u promet pušten lički željeznički pravac. Za ilustraciju ove činjenice može se navesti podatak da je 1927. godine iz pravca Bosne Šibenik u odnosu na Split ostvario dvostruko veći promet u izvozu od oko 140.000 tona. To se statistički može objasniti činjenicom da se glavnina splitskog izvoza ostvarila kroz lokalnu litoraliziranu industriju cementa izravnim brodskim izvozom.[87]

Tendencija povećanja prometa u Šibeniku očitovala se i brojem sedmičnih i mjesečnih parobrodskih veza koje su održavane od strane *Jadranske plovidbe d. d.* iz Sušaka. Isto je parobrodsko društvo održavalo teretne veze iz Šibenika prema Trstu i drugim talijanskim lukama, kao i prema državama Sredozemlja, ponajviše u pravcu Egipta, Turske, Grčke, Španjolske, Alžira i Maroka. To su bile mjesečne trgovačke pomorske veze na kojima se ostvarivao značajan izvoz robe iz šibenske luke. Šibenik je 1930. godine imao 9 parobrodskih veza prema inozemstvu, od kojih 5 u pravcu uzdužne putničke prometne veze (Venecija − Trst − Šibenik − Split − Metković − Dubrovnik). Održavane su kao redovite veze s 284 pristajanja tijekom 1930. godine.[88] Grad nije znao vrjednovati svoj pogodni prometni položaj, pa se agrarna i zanatska komponenta Šibenika isticala nad njegovim neiskorištenim industrijskim i prometnim potencijalima.

Statistika pokazuje da je trgovački promet u luci u 1930. godini iznosio 224.848 tona, od čega u izvozu 203.288 tona. Iste godine bilježi se u putničkom prometu 196.556 putnika, od čega 192.131 putnika u unutrašnjem obalnom prometu.[89] U razdoblju do 1934. godine robni je promet u vremenu najveće recesije ipak neznatno pao na količinu od 198.327 tona, dok se putnički promet održao na razini iz 1930. godine. U prometnu funkciju općinske vlasti počinju stavljati i dio pomorskog dobra u luci na koje su polagali prava još iz vremena Austro-Ugarske. Od 1929. godine na općinskom zemljištu Vrulje prostor od 2.182 m^2 Općinsko upraviteljstvo iznajmljuje društvu *Jugam* koje se od te godine javlja kao korisnik za stovarište gipsa, ruda i drugih roba. Isto se društvo obvezalo da će po najmovnom ugovoru iz šibenske luke godišnje izvoziti oko 50.000 tona rude.[90] Na istom mjestu na površini od 261 m^2 špediterske poslove obavljala je *Međunarodna odprema Lušić i drug* iz Šibenika, koja sličan ugovor sklapa s općinskom upravom. Isto je društvo u većini svojih poslova za vrijeme gospodarske krize upošljavalo pretežno domaću radnu snagu.[91]

87 Ibidem.
88 Idem, str. 313.
89 L. KOS, AJI, 1961., sv. 3, str. 313.
90 OU/GPŠ, br. 809, kut. 419, 26. I. 1929.
91 OU/GPŠ, br. 414, kut. 419, 15. I. 1929.

Željeznica je od 1925. godine ubrzala gospodarske procese na širem kotarskom području. Statistika povećanja broja putnika za 1930. godine (93.684 putnika) u odnosu na 1925. godinu (54.945 putnika) pokazuje da je to povećanje iznosilo više od 40%.

Od 1929. godine sve se više osjećala potreba za dovršenjem Unske pruge koju su u kontekstu općeg razvoja prometa poticali razlozi državne vanjske gospodarske politike. Razlozi dovršenja pruge bili su u privlačenju dijela željezničkog transporta srednjoeuropskih zemalja (Mađarska, Poljska, Čehoslovačka) i mogućnosti ostvarivanja bržeg transporta prema sjevernim dijelovima Hrvatske, Vojvodine, s osloncem u rudnim bazenima Ljubije u Bosni. Ta je pruga nazivana "trećim izlazom na more."[92]

Luka Kotor, kao morska poveznica istočnog dijela Kraljevine SHS, mada planirana, do 1929. godine još nije bila predložena za realizaciju. Unska pruga bila je zamišljena kao okosnica izvoza ugljena iz Maslovara, Banja Luke, Suhača i Ljubije u Bosni, čija se ukupna proizvodnja u tom vremenu kretala do količine od 2.000 tona dnevnog otkopa.

Geopolitika je određivala i drugačije prijedloge spojnica dalmatinskih luka sa zaleđem. Split je, pretežno iz strateških razloga, zagovarao prugu Bihać-Knin-Split, kao i drugi pravac za Bugojno, Zenicu i Sarajevo. Šibeniku je odgovarao pravac od Bihaća preko Zrmanje, kao i pravac zapadnog povezivanja preko zaleđa Zadra i Biograda. Ujedno je lokalni gospodarstveni lobi očekivao da će to omogućiti dovođenje viškova poljoprivrednih proizvoda iz Slavonije i Banata u Šibenik. Šibeniku je gravitirao tranzit robe od Sunje na Ličko Lešće do Senja, kao i područje Prijedora, Banja Luke i Jajca.[93]

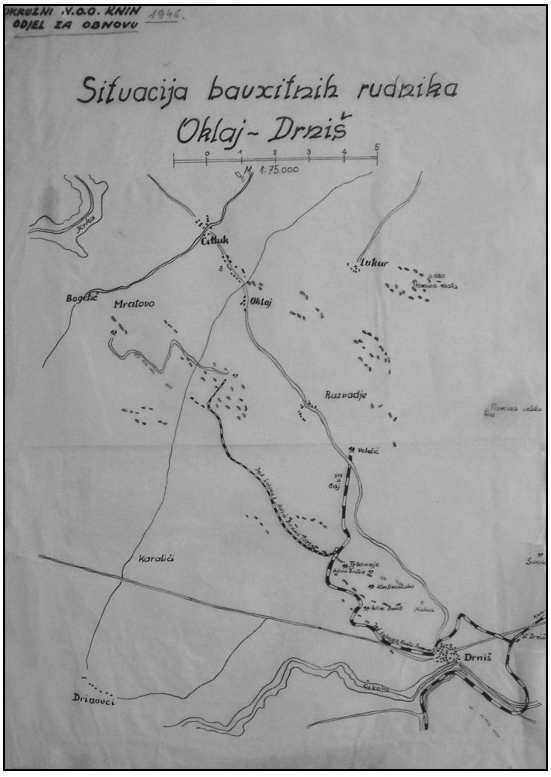
Iz navedenih razloga započela je u Šibeniku borba privatnih tvrtki za osiguranje obalnog prostora u poslovima pretovara razne robe. Neprekidna borba u gradskoj uvali Vrulje vođena je za osiguranje prostora u kojem bi se pretovarivala boksitna rudača. Ta se borba nastavila i nakon 1928. godine u obliku sudskih rasprava općinskih vlasti i društva *Adria-bauxit rud. i ind. d.d.* sa sjedištem u Zagrebu. Ta je tvrtka nastojala osigurati slobodan pristup na "javnom dobru" koje je općinska vlast od 1913. godine nasipanjem mora pretvorila u državno dobro. Općinska uprava je isti prostor iznajmljivala šibenskim lučkim posrednicima, tvrtkama *Lušić i drug i Young.* Zakup se odnosio na 4.000 m^2 korisne površine za utovar i istovar u brodove.[94]

---

92 Zvonimir JELINOVIĆ, Za razdoblje od 1876.–1918. vezano za željezničke pruge Split − Siverić, Šibenik − Perković, Siverić − Knin i Knin − Gospić više na str. 154–155.

93 Ibidem; Od 1918. godine Unska pruga je trebala ići duž rijeke Une i Butišnice do Knina. Tu je trasu predlagalo predsjedništvo Pokrajinske Dalmatinske vlade u predstavci vojnim vlastima 21. lipnja 1919. Razlozi za taj pravac bili su prvenstveno strateške prirode, kao posljedica težnji gospodarstvenika Šibenika i Splita da ojačaju srednjodalmatinski promet u odnosu na Trst i Rijeku. Godine 1927. podržan je prijedlog da se pruga financira iz državnog zajma. U Splitu je 9. veljače 1930. godine održana konferencija na kojoj je usvojena rezolucija za izgradnju pruge. Istu su podržali i predstavnici Vrbaške Banovine u Banja Luci. Od svibnja 1936. godine tvrtka pod francuskim kapitalom *Batignolles* pristupa izgradnji pruge. Većina radova dovršena je do 1. travnja 1940. godine. Pruga je u cijelosti završena 25. prosinca 1948. godine.

94 Državni arhiv Zadar, Arhivski centar Šibenik, arhivski fond: Kotarski sud Šibenik, (dalje: KSŠ), Ad VIIIa, 14. III. 1929.



Sl. 10. Skica nalazišta boksitne rude u drniškom rudnom bazenu.

Adria-bauxit je iz rudnika Kalun kod Drniša od 1917. godine izvozila boksit preko šibenskog stovarišta. Općinska uprava u sudskom sporu nije odobrila tom jedinom društvu za eksploataciju boksitne rudače stalno stovarišno mjesto. To je za posljedicu imalo povećanje troškova za prijevoz rude. Takva nelojalna utakmica nije u bila u interesu razvoja šibenskog lučkog stovarišta.[95] Od 1930. godine šibenski gospodarstvenici povezuju se s predstavnicima *Privrednog saveza z.s.o.j.* iz Knina. Razlozi suradnje nalaze se u poticaju oko zajedničke akcije za unski željeznički pravac. Na skupštini Matice Privrednog saveza u Šibeniku osnovan je Privredni savez za Knin i Šibenik.[96] U rad saveza bila je uključena i Trgovačko-industrijska komora iz Splita,

[95] KSŠ, Cg VIIIa, 27/18, 26. II. 1930.

[96] OU/GPŠ, br. 2223, kut. 426, 14. III. 1930.; S tom svrhom općina Knin osigurava 30.000 dinara pomoći za rad saveza, kao i za osnivanje poslovnica u susjednim općinama. U rad Privrednog saveza uključuje se i načelnik Općine Šibenik Jakov Dulčić.

posebno za poslove oko Unske pruge i prijedloge cjelovitog elaborata koju je za prugu izradio ing. Jerko Alačević. Ovu su akciju podržavali najviši predstavnici Primorske i Vrbaške banovine, kao i nekoliko predstavnika nadležnih ministarstava iz Beograda.[97]

Naporima oko Unske pruge naknadno se pridružuju članovi Trgovačko-obrtničke komore iz Sarajeva koji su prihvatili ovu inicijativu.[98] Dana 24. kolovoza 1930. godine u Kninu je potpisan sporazum s Privrednim odborom iz Banja Luke. Dogovorene su pojedinosti, temeljem kojih se kasnije prišlo ostvarivanju Unske pruge, pravcem koji su odredili dalmatinski gospodarstveni krugovi.[99] Krajem listopada iste godine zajednička delegacija, prema zaključcima konferencije iz Knina, o istoj se temi dogovarala s predstavnicima Kraljevske Vlade i Ministarstva saobraćaja u Beogradu.[100]

U Šibeniku se, unatoč gospodarskoj krizi ranih 30-tih godina, osjećao trenutačni pristup javnosti glede gospodarskih problema. To se naročito očitovalo u novom, promotivnom ozračju aktivnog novinarstva. Oličenje toga pravca daje uvodnik u *Šibenskim novostima* iz 1930. godine kroz novinsko razmatranje suvremenih gospodarskih problema u članku *"Ekonomski misticizam."*[101] Uvodničar tumači da se postizanje određene ekonomske ekspanzije ostvaruje preko stranog kapitala unutar kojega domaći ima neznatnu ulogu u sitnom zanatstvu i trgovini lokalne prirode. To je bilo vrijeme kada se u političkom životu grada okupljaju hrvatske političke snage i tzv. *samostalci*, protiv predstavnika jugoslavenske fronte. Tada se i politička polarizacija svodi na pitanje za ili protiv režima, za jugoslavenski politički okvir ili pak za nacionalnu ravnopravnost kao suprotnost kraljevom apsolutizmu.[102]

Aludirajući na Hamburg kao primjer kako država može poduprijeti suvremene zahtjeve moderne luke, uvodničar naglašava nedovoljnu državnu spremnost da dalmatinske luke infrastrukturom i tržištem odgovaraju duhu vremena. Osnova promjene gospodarskog pravca objašnjena je potrebom ulaganja kapitala, osnivanjem stručnih trgovačkih tvrtki, banaka i naobrazbe ekonomista koji bi nosili taj razvoj. Time bi se omogućilo povećanje uvozne trgovine kako u Šibeniku, tako i u drugim jadranskim lukama. Istaknuta je velika prilika Šibenika da uređenjem nove luke u Zablaću i izgradnjom suvremenih lučkih kapaciteta postane središnja jadranska luka.

Međutim, stanje je u gradu 1930. godine bilo sasvim suprotno, štoviše, postalo je alarmantnim. Općinska vlast sve probleme gradskih komunalija i gospodarstva čitav je niz godina pogrešno rješavala raznim zajmovima i politikom neulaganja u gospodarsku

---

97 OU/GPŠ, br. 5743, kut. 425, 9. VII. 1930.; Rad J. Alačevića bio je nagrađen sa 50.000 dinara, u čemu je šibenska općinska vlast učestvovala sa 12.000 dinara nagrade.

98 OU/GPŠ, br. 6079, kut. 425, 21. VII. 1930.

99 OU/GPŠ, br. 6753, kut. 426, 14. VIII. 1930.

100 OU/GPŠ, br. 8844, kut. 426, 16. X. 1930.

101 *Šibenske Novosti*, Šibenik, 1930., čl. "Ekonomski misticizam".

102 Hrvoje MATKOVIĆ, Djelovanje i sukobi građanskih stranaka u Šibeniku između dva svjetska rata, *Radovi Instituta za hrvatsku povijest*, sv. 2, Zagreb, 1972., str. 274.

infrastrukturu. *"Umirali smo u ljepoti naše luke, dok se je jedna po jedna parobrodarska luka ukidala. Drugi su radili a mi smo čekali da nam se sruši i ono, što je bilo izrađeno… Svi osjećamo da takvo stanje znači potpun nerad, nikakav društveni napredak, zaduživanje seljaka i crkavanje zaleđa za koje mi tražimo pošto po to da gravitira na našu stranu."*[103]

Iste je godine, u smislu što skorijeg rješavanja pitanja gradskoga razvoja, zadrugarstva i proizvodnje vina, općinski načelnik V. Smolčić istaknuo značaj Gradske štedionice kao osnovu težačke pripomoći u borbi protiv kreditnih nameta lihvarskog kapitala.[104]

Kriza je bila prisutna u svim segmentima javnog, društvenog i privrednog života te je pogađala uglavnom sve slojeve društva. Najteže je pogodila veliki dio otpuštenih radnika iz tvornice *La Dalmatienne* u Crnici, koja je krajem 1931. godine zaustavila proizvodnju. Bio je to težak udarac za gotovo 700 zaposlenika koji su ostali bez osnovnih sredstava za život. Od tada se dio gradskog radništva i seoske sirotinje javlja kao najamna radna snaga. Tu je situaciju općinska uprava mogla popraviti jedino organiziranjem javnih radova za koje nije bilo dovoljno sredstava, kao i obalnih i drugih komunalnih radova na gradskim i lokalnim prometnicama.

Početkom 1931. godine započeli su radovi na lučkom pristaništu zapadno od uvale Vrulje. Za pomorski promet zbog neuređenog drvenog pristaništa ispred Lučke kapetanije preostao je samo dio neuređene i zakrivljene obale do nedovršenog gata. U tako lošem stanju služio je ribarskim brodovima, lokalnim bracerama, parobrodima lokalne obalne plovidbe, tenderima Ratne mornarice i trgovačkim parobrodima domaćih pruga, kao i parobrodima za krcanje kamena, boksita i ugljena.[105] Šibenik je tada bio jedini grad u Primorskoj banovini čiji pristanišni gat nije bio dovršen, a gotovo 2/3 obale bilo je ograđeno zbog obrušavanja rive i izvan uporabe.

To je bila godina u kojoj je gospodarska kriza dosegnula svoj vrhunac. Kako u Šibeniku, tako i u drugim mjestima Dalmacije kriza se osjećala i u poljoprivredi gdje je žetva podbacila čak do 70%. Zbog tih neprilika zaduženost seljaštva još više se povećavala. Dio toga pučanstva javlja se u Šibeniku kao sezonska najamna radna snaga kroz čitavo vrijeme gospodarske krize.

Opće prilike Šibenika bile su teme novinskih polemičara s nakanom da se pokuša promijeniti ovo stanje poticanjem žrtvovanja i samoodricanja za opće dobro. Šibeniku je uzor u tim godinama mogao biti susjedni Split, koji je u kratkom vremenu od 1918. godine postao političko i kulturno središte Dalmacije i Primorske Banovine.

[103] *Šibenske Novosti*, Šibenik, br. 40, 1. XI. 1930., čl. "Šibenik grad bez građana".
[104] *Ekonomski front*, Šibenik, br. 1, 11. V. 1930, čl. "Uloga Gradske štedionice".
[105] *Primorska Riječ*, Šibenik, br. 18, 21. XI. 1931., čl. "Odjek privredne krize u našim selima".

Sl. 11. Šibenska obala od zgrade Lučke kapetanije do ribarnice oko 1930. godine.

Industrijska proizvodnja je od 1929. do 1932. godine bila u zastoju, a lučki promet sveden na minimum. Bilo je to vrijeme kada se nije ustručavalo kazati *"da smo Šibenčani, građani ovog grada, našom politikom međusobne nesloge i vječnog inata, doprinjeli najviše propadanju u historiji i javnom životu, slavnog mjesta"*, budući da se od 1921. do 1932. godine u gradskoj vlasti izmijenilo 10 općinskih uprava i načelnika.[106] Split je u tom pogledu bio u boljem položaju od Šibenika, zbog činjenice što je u navedenom razdoblju općinsku upravu vodio vrijedni i agilni dr. Ivo Tartaglia. S druge strane, Šibenik je po prirodnoj snazi, utemeljen na dominantnom položaju na istočnoj strani jadranske obale, imao sve uvjete da postane prva ratna luka. U gospodarskom smislu grad i šire zaleđe nisu iskoristili sve mogućnosti koje bi ostvarile opći razvoj.

Gospodarska kriza u Šibeniku uzročno se može povezati s niskim stupnjem razvoja kapitalističkih odnosa kako u gradu, tako i u zapuštenim selima. Izostalo je organizirano tržište širokog asortimana roba. Nije postojao jači državni poticaj, a ključni državni čimbenici nisu imali razumijevanja niti stručnog znanja za razvoj pomorstva, prometa i trgovine, s naglaskom na jadranskom bazenu. Učinak te svjetske krize ogledao se u brzom propadanju industrijskih i trgovačkih poduzeća, padu trgovačke aktivnosti, povećanju

[106] *Narodno Slovo*, Šibenik, br. 1, 27. II. 1932., čl. "Kult rodnog grada"; PR, br. 23, 24. XII. 1931.

nezaposlenosti i općeg siromaštva širih slojeva pučanstva. Takvo se stanje odrazilo na pauperizaciju jeftine radne snage kao i na opći pad standarda.[107]

U razdoblju od 1931. do 1933. godine nastavio se negativni gospodarski trend izazvan svjetskom krizom. Trend zapošljavanja na crno i neregistrirane radne snage opaža se u primjeru konkurencije radnika iz Vodica koji su u šibenskoj luci i na željeznici neprijavljeni obavljali razne pomoćne poslove na jedrenjacima i parobrodima. Nelojalnu konkurenciju prijavila je gradska Zadruga obalnih radnika za ukrcaj i iskrcaj koja je imala ugovorno radničko pravo za navedene poslove.[108]

Problemi nezaposlenog radništva i niska razina radničkih nadnica kao posljedica privredne depresije bili su osnovni problemi u radu *Javne berze* u Splitu, sa svojim ispostavama u Splitu i Dubrovniku. Ukupan broj prijavljenih radnika za hitnu pomoć u 1933. godini bio je 15.000, od čega je za 5.000 nezaposlenih radnika pomoć i realizirana. Ta se akcija bez dodatnih sredstava iz općinskih proračuna nije mogla riješiti u Šibeniku, pogotovo iz razloga što je od 1931. godine najveća tvornica *La Dalmatiene* bila zatvorena.[109]

Šibenik postaje gradom vječne učmalosti u kojemu su pojedinci gradske uprave, pokušavajući raditi za opće dobro, *"bili paralizirani konzervativnim shvatanjima većine, koja neće ili ne zna da zavede u upravi našeg grada jedan takav sistem komunalne politike, čije bi perspektive obećavale sistematski progres u duhu vremena."*[110] Kritika se jednako odnosila i na političku oporbu koja je gubitak uprave shvaćala kao gubitak popularnosti i ugleda u gradu i široj okolini.

Statistika pomorskog prometa brodova, robe, tereta i putnika bilježi da je u 1929. godini grad ostvario uvozno-izvozni promet u tuzemstvu od 25.660 tona tereta, dok je izvoz u inozemstvo bilježio 232.020 tona. Te je godine u prometu četvrta luka u državi.[111] Glavne izvozne robe su po vrstama bile: drvo, ugljen, boksit, karbid i celuloza. U razdoblju od 1929. do 1934. godine u izvozu prednjače: drvo, boksit, ugljen, karbid i celuloza, pri čemu izvoz karbida i celuloze pokazuje pad i oscilacije, što je izazvano gospodarskom depresijom i privremenim prestankom proizvodnje u tvornici *La Dalmatienne*. Zapaža se postupno smanjenje ukupnog izvoznog prometa do 1932. godine kao i postupni oporavak od 1933. godine. Od roba je po vrstama značajniji porast izvoza drva u promatranom razdoblju, kao i pad izvoza ugljena.

---

[107] Tonći ŠITIN, Karakteristike gospodarskog stanja u Dalmaciji tridesetih godina 20. stoljeća, *Radovi Filozofskog fakulteta u Zadru*, sv. 33, Zadar, 1994., str. 183–196.

[108] OU/GPŠ, br. 11450, kut. 434, 4. XI. 1933.

[109] OU/GPŠ, br. 12289, kut. 436, 26. XI. 1933., Dopis Javne berze rada iz Splita br. 659/33; Iz kredita za pomoć nezaposlenim radnicima odobrenjem Ministarstva za socijalnu politiku i narodno zdravlje doznačeno je 6.000 dinara kao jednokratna hitna pomoć (više: OU/KPŠ, br. 16198, kut. 435, 29. V. 1934.).

[110] *Narodni Straža*, Šibenik, br. 11, 25. III. 1932., čl. "Šibenik − grad vječne učmalosti".

[111] PS/KSHS, 1929., str. 25.

Sl. 12. Stovarište *Šipad* 1933. godine.

Tablica 11. Glavna izvozna roba šibenske luke od 1929. do 1934. godine.

	Izvoz robe po vrstama					Ukupan promet
Godina	Drvo	Boksit	Ugljen	Karbid	Celuloza	
1929.	50.873	29.880	69.179	11.308	19.805	257.680
1930.	55.319	51.410	55.034	7.352	9.670	224.847
1931.	34.566	41.509	48.906	7.350	9.805	194.086
1932.	49.044	39.930	44.340	444	1.900	181.909
1933.	74.804	34.760	50.061	–	0,1	178.306
1934.	83.494	39.020	41.843	–	–	198.326

Izvor: Pomorska statistika Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca; Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije, 1929.–1934.

Iz tabličnog prikaza može se uočiti da su izvozni rezultati u 1929. i 1930. godini pokazali stalnost, a veća nestabilnost primjećuje se u godinama krize, tijekom 1931. i 1932. godine. Očigledan je izostanak izvoza karbida i celuloze u razdoblju od 1932. do 1934. godine, koji spadaju među najznačajnije proizvode šibenske industrije. Podatci o

izvozu drva, s obzirom na 1929. godinu, pokazuju u razdoblju od 1932. do 1934. godine stalno povećanje od oko 60%. Izvoz boksita je za isto razdoblje porastao oko 25%. Izvoz ugljena znatnije je podbacio, dijelom zbog smanjene proizvodnje, otkaza radnicima i zbog povećanja cijena prijevoza. Smanjenje izvoza ugljena u tom razdoblju iznosilo je oko 60%. Ukupni izvozni promet šibenske luke smanjio se s 257.680 tona, koliko je iznosio u 1929. godini, na 198.326 tona u 1934. godini, što je iznosilo 23%. To dokazuje da je, unatoč teškoj recesiji u doba najveće krize, lučki promet u životu grada i dalje zadržao značajnu ulogu.

Grad je ipak zadržao redovite parobrodske veze na Jadranu, od kojih je izravnih i uzdužnih bilo 95. Putnički promet je i dalje održavalo poduzeće *Jadranska plovidba* iz Sušaka. Isto je parobrodarsko društvo održavalo i redovite inozemne veze za Drač, Krf, Patras, Mauru, Prevezu, Sti.Quarantu, Sv. Ivan Meduanski, Trst, Valonu, Veneciju i Zadar. Dubrovačka *Oceanija A.D.* povezivala je Šibenik s Alžirom, Casablancom, Maltom, Marseillom, Tangerom, Teneriffama i Tunisom. U gradu su postojale i agencije drugih brodarskih poduzeća kao: *Societa di Navigazione Triestina Cosulich*, *Cunard Line*, *Societa di Navigazione "Puglia"*, *S.A. Navigazione Zaratina*, *Societa di Navigazione Tripcovich*, *Hamburg America Linie*, *Jugoslavenski Lloyd* i *Messageries Maritimes,* s vezama za Bordeaux, Dunquerque, London, Marseille i Rouen.[112]

Lučke poslove provodilo je nekoliko radničkih zadruga i špediterskih tvrtki. Najteže poslove su obavljali lučki nosači (tzv. bremenari) kao fizička radna snaga ili kao pomoćni radnici na električnim dizalicama. Šibenska lučka «uzanca» predviđala je utovar ili istovar za brod koji bi pristao do 9 sati ujutro. Istom «uzancom» poslovi utovara ili istovara obavljani su poslije podne istog dana, a svi brodovi koji bi pristali u luku do 18 sati, započinjali bi transportne radnje ujutro sljedećega dana.[113] Dnevna količina utovara i istovara bila je određena po grotlu broda: za drvo u jedrenjake − 65 m^3 ili za parobrode − do 100 m^3; za celulozu u omotima za jedrenjake − do 50 tona, a za parobrode do 90 tona; za ugljen u jedrenjake − do 50 tona, a za parobrode 100–120 tona. Brodovima u poslovima utovara i istovara sredstva su načelno davana besplatno, dok su na operativnoj obali prednost imali parobrodi.[114]

Luka je imala 66.400 m^2 korisne površine, od čega dio uređene obale za operativne svrhe.

[112] PG/KSHS, 1929., str. 211–212.
[113] Idem, str. 214.
[114] Ibidem.

Tablica 12. Operativne površine i drugi podatci šibenskih obala u 1929. godini.

Operativna obala	površina (m^2)	dužina (m)	dubina (m)	namjena	Dužina želje. kolosijeka	
					u funkciji	izvan funkcije
Obala u Docu	1.090	109	2–2,5	bracere	–	–
Obala pred ribarnicom	916	112	4	bracere	–	–
Obala od stare lučke zgrade do gata Bogić	2630	242	2,3–4	parobrod	–	–
Gat Bogić	960	80	3,5–4	parobrod	–	–
Obala Makale	2080	130	5–6	jedrenjaci parobrod	150	–
Obala Vrulje	5600	160	6	jedrenjaci parobrod	400	–
Obala Ugljenara	17900	260	4–6	jedrenjaci parobrod	950	1.400
Obala Steinbeis (Šipad)	32100	330	6	jedrenjaci parobrod	–	–
Obala SUFID I Novi	900	90	5	jedrenjaci parobrod	–	–
Obala SUFID II Sud	175	40	5	jedrenjaci parobrod	–	–

Izvor: Pomorska statistika Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, 1929., str. 216–217.

Šibenska luka je 1929. godine po operativnoj površini druga luka Kraljevine Jugoslavije − s 9 pristaništa i 1 gatom i dužinom od 1.553 m operativne obale. Jedino je Sušak imao veću operativnu obalu, dugu 1.898 m, dok je Split na 10 pristaništa imao 1.451 m uređene operativne obale. Po dužini željezničkog kolosijeka u luci Šibenik je, s 1.500 m, bio daleko ispred Splita (838 m) i Sušaka (700 m). Luka je opskrbljena s jednom nepomičnom i pet pomičnih dizalica kapaciteta 500–1.500 kg. Dizalice su posjedovale tvrtke *Monte Promina*, *SUFID* i stovarište *Šipad*, s pomakom radne uporabe od 270–400 m na lučkom željezničkom kolosijeku.[115]

U prometu brodova 1929. godine registrirano je 7.234 uplovljavanja i isplovljivanja s tonažom od 1.141.000 NRT. Od tog broja samo iz talijanskih luka i prema istima prometovalo je ukupno 1.657 brodova sa 617652 NRT, što je iznosilo 54%

[115] *PG/KSHS*, 1929., str. 219; PS/KSHS, 1929., str. 18–19.

ukupnog prometa. Od ostalih europskih zemalja u prometu brodova kroz luku za istu godinu bilježe se brodovi Francuske, s 14.458 NRT i Engleske, s tonažom od 13.850 NRT. Ostali promet odnosi se na obalno-vezni putnički i lokalnu plovidbu srednjih i malih jedrenjaka i parobroda.[116] Za razdoblje do 1933. godine oscilacije u prometu su neznatne s obzirom na 1929. godinu. Italija je i dalje zadržala prvenstvo u uplovu i ispovu brodova sa 685.196 NRT ili 63%.[117]

Prema statistici iz 1933. godine Šibenik ne posjeduje brodove duge i velike obalne plovidbe. U maloj obalnoj plovidbi registrirano je 14 brodova sa 736 tona nosivosti i 103 aktivna pomorska djelatnika. Inače je Pomorski okrug Šibenik, koji je bio u nadležnosti Lučke kapetanije I. reda, uključivao veći dio priobalnih i otočnih mjesta sjeverne Dalmacije. Tada je bilo registrirano 3.269 plovila male obalne plovidbe ukupne tonaže od 10.200 tona, 9.295 članova posade i 5.637 KS pogona. Većina tog brodovlja, osim sa šibenskog područja, potjecala je ponajviše s područja oko Zadra i njegova priobalja, kao i šireg područja do otoka Raba, te Starigrada i Tribnja pod Velebitom.[118]

Lučki promet u Šibeniku u doba izlaska iz gospodarske krize bio je opterećen dodatnim podvozima sa željezničkim pristojbama za promet koji se obavljao preko obalnog željezničkog kolosijeka u brodove. Taj je promet 1934. godine iznosio blizu 120.000 tona te je posrednička tvrtka *Lušić i drug* radi oslobađanja od podvoznih nameta namjeravala otvoriti novo *Šibenik pristanište*, da bi se otklonila konkurencija drugih jadranskih izvoznih luka. Novo pristanište nije bilo otvoreno, a razina olakšica bila je usklađena odlukom o smanjenju pristojbi.[119]

Budući da do 1934. godine nije bila započeta izgradnja Unske pruge, Trgovačko-industrijska komora u Splitu poduzima novu akciju oko ubrzanja rješavanja ovog pitanja. Odlukom predsjednika Kraljevske vlade od 28. kolovoza 1931. godine odobrena je spojnica Bihać − Knin dolinom rijeke Une i Butišnjice. Ta je odluka imala snagu obvezujućeg zakona.[120] Intervencijom iz Splita željelo se izbjeći da navedena željeznička trasa ne promijeni pravac nepogodnijim terenom preko Zrmanje. Unska pruga je jedan od prvih pokušaja prometne politike Kraljevine Jugoslavije čijom je izgradnjom poticano ubrzano osnivanje privredne «Male Antante». Na taj način država bi se okoristila izvozom

[116] PS/KSHS, 1929., str. 18–19.

[117] *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije*, (dalje: PS/KJ), 1934., str. 18–19.

[118] *Pomorski godišnjak Kraljevine Jugoslavije*, (dalje: SG/KJ), 1933., Statistika trgovačke mornarice po lukama pripadnosti, str. 200–205.

[119] OU/GPŠ, br. 9760, kut. 435, 21. IX. 1934., Dopis Međunarodne otpreme *Lušić i drug* iz Šibenika tarifnom odjelu Ministarstva saobraćaja.

[120] OU/GPŠ, br. 4167, kut. 435, 25. IV. 1934., Dopis Trgovačko-industrijske komore u Splitu br. 1127/3, 21. IV. 1934.

iz Čehoslovačke i Rumunjske preko najrentabilnijeg i najbržeg željezničkog izlaza na jadranske luke.[121]

Kraljevina Jugoslavija imala je u to vrijeme privredne veze sa 76 država, od čega je izvozni promet prema Engleskoj, Grčkoj, Italiji, Egiptu i SAD-u iznosio više od 40% ukupnog izvoza. Uvoz je bio orijentiran na raznu kolonijalnu robu: pamuk, vunu i vunene proizvode, te raznu tvorničku robu. Drvo je prednjačilo u izvozu svih luka, a u Šibeniku je bio najznačajniji izvozni artikl. Udjel Šibenika u izvozu iskazan je u priloženim tablicama, gdje se očituju rude i drvo kao konstante dugogodišnjeg izvoza kroz šibensku luku.[122]

Istodobno se u luci dovršavala izgradnja pristaništa na predjelu Vrulje, u nastavku tzv. Makaline obale, prema uvali Dobrik. Taj su dio luke pomorske vlasti u Splitu tada i predale na uporabu, iako još nisu bili završeni željeznički kolosijeci.[123]

Šibensko Udruženje tražilo je hitno uređenje dugo godina zapuštene drvene obale od hotela Krka do zgrade Lučke kapetanije. Ta je obala bila nestručno nasuta te je potonula do te razine da nije omogućavala pomorski promet i pristajanje brodova male obalne plovidbe i parobroda. Prijedlog je sadržavao potrebu financijske pomoći oko poslova rekonstrukcije u visini od 2,5 milijuna dinara, a sredstva za dovršenje osigurala bi se iz proračuna za sljedeću 1935. godinu.[124]

ZNAČAJ LUKE I PROMETNIH FUNKCIJA ŠIBENIKA U RAZDOBLJU POSTUPNOG GOSPODARSKOG OPORAVKA OD 1935. DO 1938. GODINE

Opće političke prilike od početka 1935. godine pogodovale su onom dijelu građanstva koje je povratkom M. Kožula na listu Jugoslavenske nacionalne stranke vidio napredak šibenskoga gospodarstva. Pristalice predsjednika vlade B. Jeftića sa 60% glasova pobijedile su u Šibeniku, a "nevjerni" Kožul, koristeći političke nesuglasice u Beogradu, postaje ministar građevina u vladi Milana Stojadinovića.

Regulacija gradskog prometa, obnova putne mreže, izgradnja zgrade gimnazije, uređenje gradskog Splitskog puta na obali i druge aktivnosti okarakterizirale su višegodišnje zalaganje M. Kožula u korist Šibenika. Do 1939. godine, režimu uglavnom odani gradski načelnici karakteristika su šibenske političke scene, koju su obilježile stranačke borbe između pristalica Hrvatske seljačke stranke, Jugoslavenske nacionalne stranke i Jugoslavenske radikalne zajednice (M. Bačinić i S. Grubišić). Od kolovoza 1939. godine rukovođenje grada i lokalnu samoupravu preuzimaju predstavnici Hrvatske

[121] Ibidem; S namjerom je bio upoznat ministar prometa S. Milosaljenić koji se od 1926. godine s Udruženjem iz Šibenika, Komorom iz Splita i predstavnicima Vrbaške banovine u razdoblju od 1926. do 1936. godine borio za taj željeznički pravac.

[122] *Jadranska straža*, Split, br. 2, 1936., čl. Ivo Kovačević: "Učešće Jadrana u našoj privredi", str. 47.

[123] UTIO, br. 873, kut. 11, 22. IV. 1934.

[124] Ibidem.

seljačke stranke preko postavljenih privremenih općinskih povjerenika (T. Bumber i D. Vidović), a potvrđenih od strane bana Banovine Hrvatske.[125]

U okviru takvih lokalnih političkih prilika pokušavala je općinska vlast u određenim komunalnim pitanjima i ponekim zajmovima rješavati nagomilane probleme iz prethodnog razdoblja. U razdoblju od 1932. do 1938. godine općenito je opala razina investicija u željezničkom prometu, a jednako tako i u poboljšanju lučkih kapaciteta. Oskudica novca i nedostatak promišljene investicijsko-kreditne politike u razdoblju do 1936. godine bila je karakteristika toga vremena u Šibeniku.

U pomorskim poslovima to se naročito osjećalo u razdoblju gospodarske krize između 1928 i 1933. godine. Jedinu je pogodnost brodarstvu i linijskoj plovidbi davala država preko odgovarajućih državnih subvencija, ali je na taj način privatni kapital dobio monopol s obzirom na državne željeznice. U pomorstvu se to posebno osjetilo smanjenjem obalne plovidbe (kabotaža) koja je na prostoru Jadrana, uzimajući njegove geografske specifičnosti, imalo priliku za značajniji razvoj.

Kapital koji je bio koncentriran u Beogradu i Zagrebu nije, nažalost, pokazivao interes za veće ulaganje u pomorski sektor i brodarstvo, kao ni za podizanje razine vanjske trgovine.[126] Jedino je na lokalnom planu razina investicija od 1935. godine, kao dio državne potpore, na pomorskom dobru nešto porasla tako da je, osim u Šibeniku, Splitu, Sušaku i Dubrovniku, do 1941. godine investirano i u obalnu infrastrukturu nekih manjih središta Dalmacije.

U razdoblju postupne konsolidacije pomorskog prometa Općina Šibenik uređuje i pravne odnose prema korisnicama prostora na lučkom stovarištu. Tako je *Adria Bauxit rud. i ind. d. d.* iz Drniša bila u obvezi, radi korištenja stovarišne površine,[127] plaćati općinskoj blagajni dnevni iznos od 1 dinara po metru stovarišne površine. Od listopada 1937. godine ista tvrtka plaća godišnji najam od 60.000 dinara.[128]

Konkurencija je često uzrokovala nesmiljenu borbu za korištene općinskog zemljišta u šibenskoj luci. Na mjestu Vrulje ugljen se pretežno iskrcavao za ukrcaj pri izvozu. Najveći je korisnik, osim tvrtke *Adria Bauxit,* bila tvrtka *Lušić i drug*. U svim slučajevima općinske vlasti su ubirale naknadu za korištenje općinskog zemljišta koja je kao tzv. općinska daća bila jedna od stalnih stavki gradskog proračuna.[129]

Prometne neprilike koje su se nagomilavale desetljećima samo su dodatno pogoršale opće socijalno i gospodarsko stanje u Šibeniku. U travnju 1935. godine šibensko Udruženje upućuje predstavku Ministarstva trgovine pitanje izvoza žitarica i raznih stočarskih proizvoda preko šibenske luke.[130] Budući da su primorski krajevi bili

[125] H. MATKOVIĆ, 1972., str. 280–281.
[126] M. MIRKOVIĆ, 1950., str. 134–137.
[127] OU/GPŠ, b.b., kut. 435, 23. XI. 1934.
[128] OU/GPŠ, br. 10824, kut. 435, 22. X. 1934.
[129] OU/GPŠ, br. 11872, kut. 435, 16. XI. 1934.
[130] OU/GPŠ, br. 8999, kut. 437, 13. IV. 1935.

nepogodni za veću poljoprivrednu proizvodnju, zahtijevalo se od nadležnog ministarstva provođenje tarifne politike koja bi vodila više računa o interesima primorskih krajeva.

"Šibenik i njegovoj bližoj i daljoj okolici daleko je od većeg zamašaja i značaja omogućenje jačeg prometa robom. Pojačanjem robnog prometa osnažila bi se naša trgovina i podigao i oživio rad u luci, pa bi znatan broj besposlenih radnika i siromašnih seljaka došao do rada i zarade." Uspoređujući snažniji promet stranih i naših luka, tražilo se da *"naše primorske luke koje ni u kojem pogledu ne zaostaju iza onih preko kojih mi danas izvozimo, doživljavaju obratno. Revizijom tarifnih robnih stavova u korist domaćih luka, dao bi se svratiti promet žitarica i produkata na iste i tako djelomično riješio problem pasiviteta jadranske ekonomske zone."* Šibenik je u biti zahtijevao osiguranje izvoza do 300 tona žitarica po sniženoj robnoj tarifi budući da je ista stavka za grad bila od kapitalne važnosti za poboljšanje gospodarskog i socijalnog stanja.[131]

Pismo je bilo intervencija protiv monopola jednog parobrodarskog društva na štetu slobodnog tržišnog natjecanja za koje su i Split i Šibenik bili zainteresirani. Oba su grada dobila povlasticu na način da je vozarina, koja je izračunata po osnovi jediničnih stavova za Sušak, prenesena i na te luke. Kada bi razmaci bili duži, ne bi te luke primale ni uredbom utvrđenih 20 para po toni i po prijeđenom kilometru. Prednost Sušaka očitovala su u postojanju uređenih magazina za poljoprivredne proizvode, što u to vrijeme Split i Šibenik nisu imali. Od tada započinje i inicijativa za nova skladišta i uređenje novih obala za prihvat lučkog transporta u Šibeniku.[132]

Uređenje lučke obale na položaju Dobrik vezuje se uz nastojanje oko uređenja lučkog stovarišta za normalno prometovanje željezničkih vagona. U drugoj polovini 1935. godine na industrijskoj pruzi Drniš-Velušić, kao i u pravcu Šibenika tovareno je prosječno i do 100 željezničkih vagona boksitne rudače dnevno. Stovarište na obali, u dužini od 1.189 m, kao krajnja točka željezničkog kolosijeka bilo je u vlasništvu željezničke stanice, dok je 2.400 m^2 stovarišnog prostora bilo unajmljeno. Ostalih 3.500 m^2 na Vruljama bilo je u vlasništvu općine Šibenik i iznajmljeno u obliku koncesija lučkim posrednicima.[133]

Uređenje obale, stovarišta i skladišta bilo je od osobite važnosti od 1935. godine kada su započeti projekti oko izgradnje tvornice aluminija na Lozovcu pokraj Šibenika. Od druge polovice 1935. godine Udruženje u Šibeniku i Komora u Splitu naglašavaju potrebu za vezu Unske pruge *"s Knina na Bihać, kako bi se očuvalo njeno značenje jedne prvorazredne saobraćajne arterije, bez kompromitovanja sa traženjem eventualne solucije*

[131] OU/GPŠ, b.b., kut. 438, 1935., Pisma Grge Anđelinovića predsjedniku Kraljevske vlade i predsjedniku Općine Šibenik dr. Slavku Grubišiću.

[132] OU/GPŠ, br. 12446, kut. 435, 18. XII. 1934.

[133] UTIO, br. 1312/35, kut. 13, 11. XI. 1935.; U najam je izdan dio lučkog prostora od uvale Vrulje prema uvali Dobrik u vlasništvu Direkcije pomorskog saobraćaja u površini od 4.000 m^2.

na Zrmanju, koja bi neminovno umanjila važnost te veze i koja u našim krajevima uživa nepodijeljeno mišljenje jedne nepouzdane tačke koju svakako treba izbjeći."[134]

Bez ove inicijative primorske luke ne bi imale značajniju ulogu u gospodarskom životu zemlje, niti bi bile u stanju razviti svoj strateško-pomorski i prometni značaj. S tim u vezi su trgovački krugovi Šibenika i Splita intervenirali kod ministra prometa dr. M. Spahe, s nadom *"da će Kraljevska Vlada ispuniti zakonsku obvezu koju je preuzela najprije zakonom o Bleerovom zajmu 1922., zatim uredbom 14. svibnja 1927., a napokon zajmom za gradnju željeznica, od kojih se neke već grade, a Unska pruga još uvijek čeka na konačnu odluku, što naravno u našim krajevima izaziva shvatljivu potištenost."*[135] U konačnici je Gradsko poglavarstvo u Šibeniku odustalo od pravca prema Zrmanji i podržalo unsku varijantu pruge.[136]

Za razvoj lučkog industrijskog bazena u Šibeniku bila je potrebna hitna regulacija pristanišne obale, osobito na pravcu od gata pred hotelom Krka do ribarnice i gradskog predjela Dolac. Na ovom dijelu u dužini od nekoliko stotina metara ostala je neuređena obala bez paralelne prometne komunikacije. Trebalo je izgraditi obalu koja bi odgovarala uvjetima prometa, koji nije bio niti osobit, niti kvalitetno reguliran.[137] Od 1936. godine u planu je bilo usmjeravanje dijela cestovnog prometa s pravca Benkovac-Skradin-Šibenik-Trogir-Split na pravac koji je preko Biograda n/m i Vodica bio usmjeren prema trajektu Martinska-Dolac u šibenskoj luci.

Ceste koje su izgrađivane u ranijem razdoblju za vrijeme austrijske uprave, nova je vlast donekle i dobro održavala te su služile provođenju strateških ciljeva tadašnje državne politike. U razdoblju od 1922. do 1930. godine izgrađene su i nove ceste, bilo iz gospodarskih ili iz propagandno-turističkih razloga. Većina cesta izgrađivana je sjevernije od Šibenika, a cesta Biograd-Vodice-Šibenik u dužini od 50 kilometara izražena je kao dio buduće Jadranske turističke ceste.[138]

---

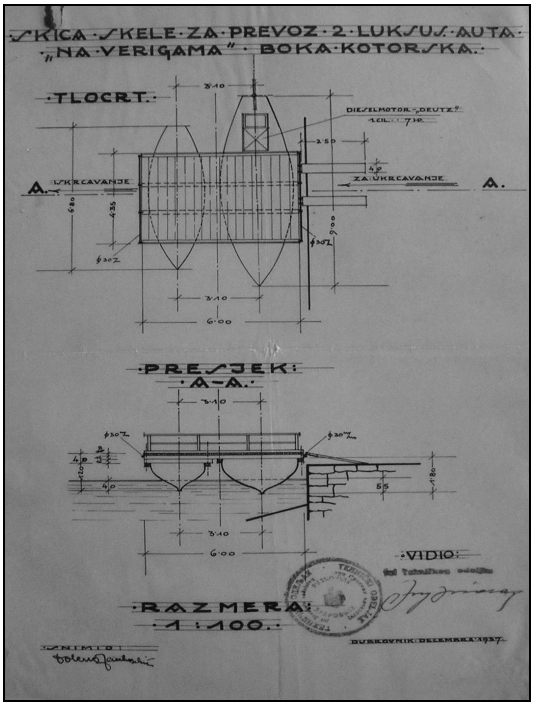
[134] OU/GPŠ, br. 13748, kut. 438, 6. XI. 1935.; Za određivanje i provođenje Uredbe o općem državnom planu za gradnju željeznica šibenski i splitski gospodarstvenici i čelnici općinskih uprava usmjerili su svoj lobistički rad prema ministrima: dr. Grgi Anđelinoviću, dr. Ivanu Majstoroviću i dr. Urošu Desnici iz Splita, dr. Niki Novakoviću, narodnom poslaniku iz Knina i ing. Anti Šakiću.

[135] OU/GPŠ, br. 3085/2, kut. 438, 28. X. 1935., Dopis Trgovačko-industrijske komore u Splitu Gradskom poglavarstvu Šibenika o predstavki upućenoj ministru prometa dr. Mehmedu Spahi.

[136] OU/GPŠ, br. 137118/35, kut. 438, 6. XI. 1935., Dopis Gradskog poglavarstva dr. Grgi Anđelinoviću i dr. Ivanu Majstoroviću; cilj ove akcije bio je pridobivanje predsjednika Kraljevske vlade dr. Milana Stojadinovića za projekt Unske pruge.

[137] OU/GPŠ, br. 1300/36, kut. 440, 21. I. 1936., Podnesak Ministarstvu saobraćaja − Odjeljenje za pomorstvo.

[138] Herman NEŽIĆ, Ceste u Dalmaciji, *Zbornik Društva inženjera i tehničara u Splitu*, Split,1958., str. 303.



Sl. 13. Nacrt skele za automobilski promet Martinska-Dolac u šibenskoj luci.

Radovi na obali započeli su prije 1936. godine kada je dio pristaništa nasut da bi se ispravile pojedine krivine s obzirom na zacrtani pravac gradnje. Zbog pomanjkanja kreditnih sredstava radovi su obustavljeni *"tako da je šibenska predgradska obala do danas zadržala svoj žalostan i neugledan izgled."*[139] Ipak su razlozi dovršenja Jadranske turističke ceste potakli akciju da se obala *"hitno izgradi budući na neki način sačinjava dio toga puta."*[140] Akcija je bila povezana uz tada dovršeno reguliranje prometa u gradu i rekonstrukciju banovinskog puta kroz grad koji se kao dio planirane komunalne politike provodio tih godina.

Bez izgradnje šibenske obale grad od nove turističke ceste ne bi imao nikakvih koristi *"kada se znade da je Šibenik središnja tranzitna stanica prometa stranaca za Sjevernu Dalmaciju, onda bi od tog nedostatka trpjeli svi ostali naši krajevi, koji baš od turističkog puta očekuju znatne koristi i bolje dane."*[141] Obala nije odgovarala niti

[139] OU/GPŠ, br. 1300/36, kut. 440, 21. I. 1936., Podnesak Ministarstvu saobraćaja − Odjeljenje za pomorstvo.

[140] Ibidem; Prema nacrtima bilo je očigledno da je širina obalnog prostora bila nedostatna za šibenske prilike jer je na mjestima središnjeg dijela obale iznosio 3–4 m širine od ruba obale do prvih zgrada.

[141] Ibidem.

minimumu potreba kolnog putničkog prometa, a još manje pomorskog, niti se moglo očekivati da bi u takvom stanju bila sposobna odgovarati prometu po završetku obalnog turističkog pravca.

Budući da se promet usporavao prirodnim preprekama kod Skradina i u šibenskoj luci na pravcu Martinska-Dolac, to je zahtijevalo uređenje ceste od Vodica do Martinske, kao i provođenje komunalnih poslova cestovne infrastrukture u gradu. Tijekom 1936. godine izgrađen je čitav niz novih zgrada, državnom potporom dovršena je zgrada Realne gimnazije za 6,5 milijuna dinara te zgrada Carinarnice u vrijednosti od 2,6 milijuna dinara.[142] Regulacijom obale ispred nove i stare carinarnice nivelirana je razina željezničkih tračnica izradom od granitnih kocaka. Uređenjem Splitskog puta i puta M. Tyrša kroz grad, troškom u iznosu od 870.000 dinara, reguliran je obalni promet. Na taj način grad je dobio lakšu prometno-trgovačku protočnost u obalnom dijelu.[143]

Sl. 14. Zapadni dio šibenskog pristaništa od hotela *Krka* do ribarnice 1935. godine.

[142] *Narodna Tribuna*, Šibenik, br. 468, 14. I. 1937., čl. "Građevna djelatnost u Šibeniku u prošloj godini".

[143] Idem, čl. "Regulacija obale"; Početak uređenja ceste Vodice − Martinska i održavanje trajektne linije u šibenskom zaljevu počinje sredinom 19. stoljeća, ali je tek 1893. godine Općina Vodice uredila put za Martinsku do granice s Općinom Šibenik koja je dalje nastavila radove (više: OU/GPŠ, br. 3735, kut. 344, 8. VIII. 1893.).

Šibensko Udruženje 1936. godine, poslije odluke Uprave pomorskog i riječnog saobraćaja pri Ministarstvu saobraćaja pokreće inicijativu za daljnje uređenje gradskog i lučkog pristaništa.[144] Cilj te inicijative je bilo povezivanje Turističkog puta preko šibenske luke, a koristi bi *"imala ne samo ova najveća i po svom geografskom položaju najvažnija luka cijelog našeg Jadrana, nego i cijela sjeverna Dalmacija trajnu i neprocjenjivu ekonomsku korist. To vas najljepše molimo gosp. Ministre, da svojim autoritetom kao poslanik ovog kraja i kao član Kraljevske Vlade poduprete izvađanje ovog plana, jer će se time istodobno pružiti mogućnost zarade hiljadama nezaposlenih siromaha, koji uslijed sveopće privredne krize a osobito u ovom dijelu našeg primorja preteško stradaju sa svojim porodicama radi nestašice rada i inih izvoza za uzdržavanje života."*[145]

Konferencija u vezi gradske obale i prometa održana je 18. travnja 1936. godine. Na njoj su, osim gradskih čelnika, sudjelovali i predstavnici Generalne direkcije željeznica, upravnici pomorskog i riječnog prometa, privrednici Šibenika i ministar prometa Marko Kožul.[146] Predložena je varijanta konačnog uređenja pristanište obale ravnom linijom od gata *Krka* do Lučke peljarnice. Financijska sredstva predviđena su iz programa za izgradnju primorskih luka. Na sjednici Gradskog poglavarstva predsjednik istog Marko Bačinić potvrdio je odobrenje dodatnih 2 milijuna dinara za izgradnju dijela istočne lučko-operativne obale od Dobrika prema Rogaču, kao nadoknadu za pravac od ribarnice do gradskog predjela Dolac. *"Ovu soluciju diktiraju važni privredni i trgovinski razlozi, budući bi se na taj način dobili novi prostori otvorenih stovarišta, potrebnih za utovar i istovar glomazna robe."*[147]

Planom je predviđena izgradnja pristaništa za skelu koja bi automobilski promet regulirala od Martinske do gradske obale u blizini ribarnice, kao i podizanje razine pristanišne skele na visinu 1,4 m nadmorske visine. Općinska uprava obvezala se na nabavu materijala, podmirivanje troškova transporta i radne snage, kao i sve troškove oko dijela zgrada koje su trebale biti uklonjene na obali.[148] Projektom je predviđena izgradnja novog putničkog kolodvora na položaju Draga, neposredno uz obalu koju je koristilo društvo *Monte Promina* i na kojem je dijelu već bio izgrađen obalni željeznički kolosijek.[149]

Ova akcija je bila usklađena s aktivnošću Udruženja čiji su predstavnici o istoj izvješćivali na sjednicama Trgovačko-industrijske komore u Splitu tijekom 1937. godine. Ona je bila dio šire orijentacije na pomorsko-prometne, gospodarske i turističke potencijale čitavog primorja s ciljem unapređenja pomorstva specijalizacijom poslova

144 UTIO, br. 451/36, kut. 17, 7. IV. 1936.
145 Ibidem.
146 *Narodna Tribuna*, Šibenik, br. 359, 21. IV. 1936., čl. "Konferencija za izgradnju šibenske obale".
147 Ibidem.
148 Ibidem.
149 *Narodna Tribuna*, Šibenik, br. 467, 17. XII. 1937., čl. "Veliki plan turističkih radova za Šibenik i okolicu".

lokalne uprave. U travnju 1937. godine Komora u Splitu donosi rezoluciju koja kao imperativ razvoja pretpostavlja u dalmatinskim lukama, a osobito u Splitu i Šibeniku i njihovom širem zaleđu, izgradnju mreže lokalnih putova, kao i ubrzano dovršenje primorske Turističke ceste.[150] Posebno je potenciran cestovni pravac Split-Trogir kao poveznica za Šibenik, a ujedno i cesta Split-Sarajevo koja je projektirana kao nadomjestak za neostvarenu željezničku vezu.

Opći cilj trgovačkih stremljenja poduziman je s ciljem liberalizacije vanjske trgovine i provedbe sustava potpune trgovačke slobode uklanjanjem neefikasnih klirinških sporazuma. Na globalnom planu za dalmatinsko gospodarstvo taj trend podrazumijeva ukidanje taksi na izvoz boksita i cementa kao glavnih izvoznih stavki Šibenika i Splita, kao i državne subvencije za izvoz vina i buhača, čiji je izvoz sa šibenskog područja bio najznačajniji u Primorskoj banovini.[151] Rezultat takve politike bilo je unapređenje komunalne infrastrukture.

U odnosu na Split koji je ostvarivao 30 milijuna, Sušak 18 milijuna i Dubrovnik 14 milijuna dinara proračunskih prihoda, Šibenik je u razdoblju ubrzanog komunalnog razvoja prihodovao znatno manje, te je državna pomoć u komunalnoj politici (ceste, obala, tvornica aluminija, vodovod) bila u to vrijeme od znatne koristi.[152] U cilju općeg poboljšanja željezničkog prometa Ministarstvo građevina 1936. godine pokreće projekt Zagorskog vodovoda tehničkim rješenjima preuzimanja vode s ušća rijeke Čikole u Krku i preusmjeravanjem posebnim vodovodnim ogrankom za Drniš i istočnim ogrankom za Unešić i Perković.[153]

Izmijenjeni Zakon o gradskim općinama bio je od velike važnosti za unificiranje komunalnog zakonodavstva koje je gradskim općinama dalo široki dijapazon djelovanja. Šibenik je u razdoblju postupnog oporavka, poslije 1933. godine, dobivao više poticaja kroz prijedloge stručnih komunalnih foruma (Savez gradova) uvodeći modernu radnu samoupravu, postupno gubeći isključivi upravno-politički značaj. Gradovi koji su u to

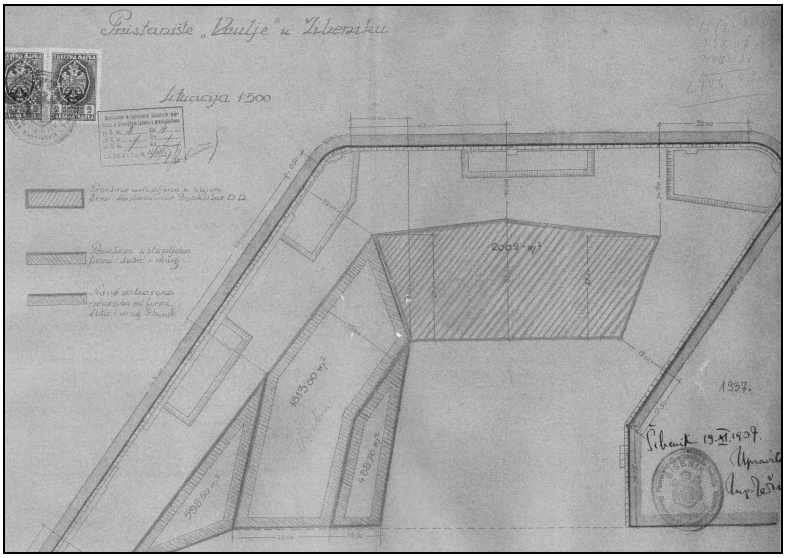
[150] *Tribuna*, Šibenik, br. 98, 29. IV. 1937., čl. "Potrebe primorske privrede iznete na sednici veća Trgovinsko-industrijske komore u Splitu".

[151] Ibidem.

[152] *Tribuna*, Šibenik, br. 102, 7. V. 1937., čl. "Pitanje dalekosežnosti važnosti o kojem ovisi normalni razvoj Šibenika i dobro shvaćeni interesi gradske samouprave".

[153] *Tribuna*, Šibenik, br. 218, 1. X. 1937., čl. "Zagorski vodovod, njegov ekonomski, socijalni i politički značaj"; Vodovod je opskrbljivao 28 sela drniške, trogirske i šibenske općine sa 17.457 stanovnika. Temelji vodovoda postavljeni su 3. listopada 1937. godine zaslugom dr. Marka Kožula, ministra građevina. Kapacitet vodovoda čije se dovršenje usporilo i nastavilo u razdoblju nakon 1941. godine, bio je 2.230 m^3 vode dnevno, od čega su potrebe željeznice u prometnog funkciji odnosile 1.400 m^3. Na vodovod je utrošeno 21.225.000 dinara. Otvaranju radova prisustvovali su brojni uzvanici Šibenika, Splita i Knina na čelu s banom Primorske banovine, dr. Josipom Jablanivićem, načelnikom Općine Šibenik Markom Bačinićem i biskupom šibenskim, dr. Jerolimom Miletom. Dr. Marko Kožul bio je jedan od rijetkih Šibenčana koji se kroz čitav niz godina permanentno borio za interes grada, naročito na poslovima komunalne infrastrukture.

vrijeme uspjeli srediti financijske prilike, bili su uspješniji, budući da je vrijedilo načelo zdrave financijske politike kao osnova uspješne komunalne djelatnosti.



Sl. 15. Nacrt podjele stovarišne površine na pristaništu Dobrik u Šibeniku, 1937. godina.

Poboljšanje prometa u gradu i lučkom pristaništu podiglo je pomorsku važnost šibenske luke koja se od 1936. godine osjetila povećanjem industrijske aktivnosti u gradu i okolini.[154] Od 1936. godine na novom gatu Vrulje tranzitni je promet sve življi i obimniji. Većina stovarišnih površina zauzeta je od strane trgovačkih posrednika i otpremača, a prednost u pomorskim poslovima, po odluci Direkcije pomorskog saobraćaja u Splitu, imali su proizvođači - izvoznici, od kojih je međunarodna otprema *Lušić i drug* iz Šibenika bila najaktivnija.[155]

Preuređena luka s pristaništem Vrulje pružala je nove poticaje za povećanje lučkog prometa. Tvrtka Adria-Bauxit koristila je 2.285 m^2 otvorenog stovarišta kod zgrade nove carinarnice, a tvrtka *Monte Promina* 1.983 m^2 otvorenog stovarišta na obalnom prostoru između tzv. Šupukove mlinice i novog stovarišta Vrulje. Stovarište Vrulje podijeljeno je u sedam zona, od čega tvrtka *Kontinental boksit* koristi 2.002 m^2, a privatno otpremništvo *Lušić i drug* 2413 m^2, na dvama stovarišnim mjestima.[156]

[154] *Tribuna*, Šibenik, br. 102, 7. V. 1937.

[155] UTIO, br. 1741/36, kut. 18, 4. XI. 1936.

[156] Državni arhiv Zadar, Arhivski centar Šibenik, arhivski fond: Građevinsko-tehnički spisi, (dalje: GTS), Nacrt obalne stanice i novog pristana Vrulje, Šibenik, stanje 25. II. 1937.

Tablica 13. Promet robe u Šibeniku u 1935. godini.

Promet u tuzemstvu (t)	Promet sa inozemstvom (t)	Ukupno (t)
27.973	242.416	270.038

Izvor: Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije, 1935, str. 24–25.

Tablica 14. Promet robe preko šibenske luke sa inozemstvom u 1935. godini.

parobrodom		jedrenjakom	
uvoz	izvoz	uvoz	izvoz
4.585	223.936	281	13.613

Izvor: Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije, 1935., str. 24–25.

Vidljivo je da se promet nije primakao brojci od 300.000 tona. Od ukupnog prometa gotovo 90% ostvareno je izvozom u inozemstvo, koji su ostvarili parobrodi s oko 83% ukupne prevezene robe. Statistika ukupnog prometa brodova domaće zastave za 1935. godinu pokazuje da je Šibenik zadržao važnost tranzitno-putničke luke.

Tablica 15. Pregled prometa brodova domaće zastave u Šibeniku u 1935. godini.

doputovalo		otputovalo	
broj	tonaža	broj	tonaža
3.827	637.171	3.840	641.975

Izvor: Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije, 1935., str. 18–19.

Tablica 16. Pregled prometa brodova domaće zastave po vrstama u Šibeniku u 1935. godini.

Brodovi	jedrenjaci		redovite pruge		slobodna plovidba	
	broj	tonaža	broj	tonaža	broj	tonaža
doputovalo	546	20.000	2.340	476.948	941	140.223
otputovalo	546	20.000	2.354	483.998	940	137.997

Izvor: Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije, 1935., str. 24–25.

Od vremena povećane gospodarske aktivnosti značajnije pada izvoz drva, ali se povećava izvoz boksitne rude, naročito od 1936. godine, kada je na Lozovcu podignuta tvornica aluminija i glinice. Od ostalih roba u izvozu, u razdoblju od 1935. do 1938. godine, prednjače gips i aluminij.

Tablica 17. Glavne izvozne robe šibenske luke od 1935. do 1938 godine.

	Roba po vrstama (t)					Ukupan promet
Godina	drvo	boksit	ugljen	karbid	celuloza	
1935.	77.877	88.750	65.038	93	–	270.038
1936.	47.093	136.781	22.586	41	–	247.045
1937.	65.032	69.520	81.433	45	7.980	265.505
1938.	41.571	112.566	43.466	453	4.300	247.240

Izvor: Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije, 1935.–1938.

Tablica 18. Izvoz gipsa i aluminija preko šibenske luke od 1935. do 1938. godine.

	Roba (t)	
Godina	gips	aluminij
1935.	2.558	–
1936.	8.600	–
1937.	3.182	172
1938.	1.600	968

Izvor: Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije, 1935.–1938.

Takseni prihodi luka za 1936. godinu iznosili su 7.874.143 dinara, od čega su Split u putničkom prometu i Sušak u trgovačkom prometu ostvarili oko 5,8 milijuna dinara prihoda. Šibenik je od lučkih taksa uprihodio samo 347.292 dinara.[157] Stoga se ukazala potreba za novom regulacijom željezničkog transporta i lučkog prometa podizanjem modernih pristaništa u Primorskoj banovini. Za sjeverno pristanište u Splitu bilo je predviđeno 22 milijuna dinara, a Šibeniku je odobreno 10 milijuna dinara za radove oko produženja pristaništa za putnički promet i pristaništa za trgovački promet, na prostoru Dobrika i uvale Rogač. Ta je inicijativa potaknuta zalaganjem vlade Milana Stojadinovića oko promptnog korištenja pomorskih resursa jadranskih luka u kontekstu politike približavanja Kraljevine Jugoslavije Italiji i Njemačkoj, kao i nastojanjima oko unapređenja turizma.[158]

Vladalo je mišljenje da su luke bile nedostatne za brži promet te ih je trebalo osuvremeniti zahtjevima modernog prometa kako bi *"naše more postalo izvor trajnog*

[157] *Jadranska Straža*, Split, br. 6. VII. 1938., čl. "Potrebe Primorja".

[158] *Tribuna*, Šibenik, br. 564, 31. XII. 1938., čl. "70 miljona dinara za podizanje modernih pristaništa na Primorju".

blagostanja i napretka… Rad za naše more je eminentno patriotski rad, jer ako išta našoj državi daje osnovu za njezin procvat, daje u prvom redu more."[159]

Može se zaključiti da je pomorska orijentacija državnih vlasti u Kraljevini SHS i Kraljevini Jugoslaviji izostala prema objektivnim i stvarnim mogućnostima, kao i potrebama koje je zahtijevao ukupan gospodarski razvoj. Izostanak značajnijih trgovačkih veza prema Italiji ograničio je luku u Šibeniku, kao i druge dalmatinske luke. Jednako je trpjela i Rijeka, budući da je talijanska pomorska orijentacija bila okrenuta prema Genovi i Livornu, prema tržištu sredozemnih zemalja i ostalih sjeverno-europskih luka.

Kraljevina Jugoslavija u razdoblju do 1941. godine investirala je u lučku infrastrukturu na poslovima građevinske operative svega 125 milijuna dinara. Ta činjenica ponajbolje ilustrira zašto je tehnička opremljenost šibenske, kao i drugih luka, bila nedostatna za značajnije povećanje lučkog prometa. Taj je iznos na lokalnom planu potreba bio dio od samo 11,2% ostvarenih potreba u pomorsko-lučkoj privredi.[160]

Sl. 16. Pristanište Vrulje uz novosagrađenu zgradu Carinarnice 1938. godine.

LUČKO-PROMETNE FUNKCIJE U DOBA INDUSTRIJSKE OBNOVE OD 1938. DO 1941. GODINE

U Šibeniku tih godina nema registriranih brodova duge plovidbe, niti je grad bio sjedište brodarskog društva. U velikoj obalnoj plovidbi 1939. godine bilježe se 3 jedrenjaka s 878 bruto tonaže i 365 KS pogona. U maloj obalnoj plovidbi šibenski

[159] *Jadranska Straža*, Šibenik, br. 6. VII. 1938., čl. "Uređenje pomorskih luka".

[160] Ivo HEKMAN, Naše glavne jadranske luke, *Zbornik Društva inženjera i tehničara u Splitu*, Split, 1958., str. 185.

pomorski okrug broji 163 broda, ponajviše tipa kuter, bracera, loger, kao i 10 pijelega i trabakula sa 4.381 bruto tonaže, 5.107 KS pogonske snage i 539 članova posade.[161] Po broju ribarica, lađa i čamaca okrug je s 3.407 prvi na Jadranu sa 7.245 bruto tonaže i 9.704 članova posade, od toga broja 7.844 mornara i članova posade odnosilo se na ribarice, što je iznosilo gotovo 37% od svih 5 pomorskih okruga.[162]

Šibenik u to vrijeme nije imao značajniju ulogu u lokalnom putničkom prometu i prometu stranaca. Veličina i kapacitet izgrađene obale jesno su odredili ulogu grada u tranzitu robnog izvoza. Do 1938. godine u luci je izgrađeno 11 obala za jedrenjake, redovite putničke pruge i slobodnu plovidbu. Dužina lučkog željezničkog kolosijeka iznosila je 2.900 m, dužina operativne obale 1.470 m, dok su ukupne lučke površine iznosile 66.400 m^2 korisnog prostora.[163]

Usporedba s prometom u ostalim većim jadranskim lukama pokazuje da je Šibenik bez obzira na povećani promet zaostajao za ostalim gradovima u sveukupnom prometu. Iz priložene tablice uočljivo je da Split i Sušak prednjače u uvozu i izvozu te da je šibenski uvoz neznatan u odnosu na izvoz. Uvoz je porastao u 1939. godini, ali se izvoz smanjio zbog ratnih neprilika.

Tablica 19. Usporedni prikaz prometa u šibenskoj luci s ostalim jadranskim lukama za 1939. godinu.

Luka	Uvoz	Izvoz	Ukupno izvoz i uvoz	Tuzemni Promet (t)	Sveukupan promet (t)
Šibenik	28.581	168.821	197.402	24.515	221.917
Sušak	179.915	319.670	499.585	68.557	568.142
Split i Vranjic	126.558	373.926	500.484	88.403	588.887
Dubrovnik I i II	105.264	248.519	353.783	35.450	389.233
Sveukupni promet svih luka Kraljevine Jugoslavije	526.264	1.366.737	1.893.011	464.756	2.357.767

Izvor: Državni arhiv Zadar, Arhivski centar Šibenik, arhivski fond: Kotarski narodni odbor Šibenik, Planovi i analize, M. MILAT, Prošireni seminar iz Međunarodne trgovine, Šibenik, 1955., str. 7–8.

[161] PG/KJ, Trgovačka mornarica po pomorskim okruzima, 1939.–1940., str. 198–199.
[162] Ibidem.
[163] Idem, str. 292.

Nedostatak lučkih naprava i operativne obale, zatvorenog skladišnog prostora, kao i izostanak suvremene lučke mehanizacije bili su ograničavajući čimbenici lučkog razvoja. Luka je teretila oko 650–750 tona robe po linearnom metru obale, dok je srednje normalo opterećenje iznosilo 600 tona.[164] Budući da je na neizgrađenom prostoru luke u pravcu Dobrik-Rogač-Šipad bilo dosta otvorenog skladišnog prostora, uprava Državne željeznice, režijska stanica u Šibeniku iskoristila je taj obalni dio za produženje lučkog željezničkog kolosijeka. Najveće koristi od toga imali su poduzetni domaći špediteri i privatne proizvodno-izvozne tvrtke čija se sirovinska baza nalazila u Šibeniku i neposrednom zaleđu.

Banska uprava u Splitu početkom 1938. godine potvrđuje Cjenik udruženja trgovaca i špediterskih radnika sklopljen s radničkom podružnicom Hrvatskog radničkog saveza. Utvrđeni i odobreni cjenik i tarifa za ukrcaj i iskrcaj u šibenskoj luci detaljno određuje cijene poslova oko vagonskih rinfuza-pošiljki raznih vrsta sirovina, komadne robe, stoke, voća i povrća.[165] Ujedno je prihvaćen i maksimalni cjenik ukrcaja i iskrcaja za parobrodarske pruge.[166]

S ciljem daljnjeg unapređivanja lučkog prometa u drugoj polovici 1938. godine Gradsko poglavarstvo djeluje prema Generalnoj direkciji željeznica - komercijalnom odjeljenju, u vezi s reguliranjem tarifnih stavki na lučkim kilometrima za izvoz drva, budući da je pogodnosti takvih tarifa imao konkurentni željeznički pravac Zavidovići-Dubrovnik. Posljedica toga bio je pad izvoza drva preko stovarišta Šipad za gotovo 50% izvozne kvote. Time je Gradsko poglavarstvo željelo zaustaviti negativne utjecaje na šibensko gospodarstvo.[167]

Šibenski gospodarstvenici krajem rujna 1938. godine podržali su rekonstrukciju željezničkog pravca Sunja-Bosanski Novi-Bihać kao sjevernu okosnicu geoprometnog gravitirajućeg prostora šibenskog kotara nakanom za promaknuće te dionice u glavnu prugu 2. reda.[168] Istovremeno je došlo do zastoja u radovima na Unskoj pruzi, budući da je francuska tvrtka *Batignol* kao najveći izvođač radova imala financijske probleme, tražeći produljenje izvedbenog roka do kraja 1941. godine. Šibensko Udruženje, kao

[164] Ibidem; U Trstu opterećenje je iznosilo 490 t, a u Rijeci do 320 t. Sa manje operativne površine, ali većeg obujma tereta, u apsolutnom broju Split je teretio oko 1.000 t po jedinici površine.

[165] OU/GPŠ, br. 776, kut. 467, 24. I. 1938., Odobrenje tarife špediterskih i drugih privatnih poduzeća; Odobrenje je vrijedilo po cijeni manipulacije robe: za rinfuzu od 108–450 dinara na količinu od 10 t robe, za kožu od 250 dinara, za vino 200 dinara za 100 hl, za drvo 80–90 dinara po m^3, za stoku 7–12 dinara po glavi, za voće i povrće 150–300 dinara na količinu od 10 t.

[166] Ibidem; Sva vrsta robe podliježe količini od 100 kg, za koju se utvrđuje cijena od 1 dinara za sitnu robu do 125 dinara za putnički automobil do obujma 5 m^3. Iznimno za lokalne pruge Rogoznica − Šibenik, Pirovac − Šibenik, Žirje − Šibenik i Skradin − Šibenik određena je radi siromaštva pučanstva jedinstvena tarifa sa 25% popusta.

[167] OU/GPŠ, br. 15112, kut. 467, 26. X. 1938.

[168] OU/GPŠ, br. 1331/38, kut. 468, 30. IX. 1938.; Akcija je koordinirana nastojanjima dr. Marka Kožula oko završetka radova na Unskoj pruzi, kako bi ista tim izmjenama dobila, osim gospodarskog, i turistički značaj.

podružnica Trgovačko-industrijske komore iz Splita, nalazi u tom zastoju veliku štetu za poduzeća koja su dijelove te željezničke dionice uzela u zakup, tako da je veći dio operativnog radništva ostao bez posla.[169] Većina radnika je, osim u Hrvatskom radničkom savezu, bila udružena i kroz podružnicu *Jugoras-a*, kao udruge krovnog Jugoslavenskog radničkog saveza.

U Šibeniku je ista podružnica sredinom 1938. godine Gradskom poglavarstvu proslijedila predstavku s prijedlogom hitne izgradnje javnih magazina na obali, koje je to poglavarstvo ranije dogovorilo s ministrom, dr. Markom Kožulom.[170] Ujedno su podržali Udruženje koje je tražilo hitnu uspostavu samostalne Trgovinsko-industrijske i Zanatske komore, kao i da prestane višegodišnja pogubna politika prema Šibeniku po pitanju željezničkog prometa i nepovoljne tarifne politike. Središnje pitanje te intervencije bilo je osnivanje Nadzorništva za cijene u Šibeniku koje bi putem foruma reguliralo cjenovnu politiku u interesu grada i njegova šireg zaleđa.[171]

Radovi na uređenju obale Dobrik dovršeni su 1938. godine, deset godina nakon završetka gata na Vruljama. Ograničavajući čimbenik pomorskog transporta bila je dubina mora kod obalnog pristaništa koja nije dosezala predviđenih 10 m. Radi reguliranja toga pitanja Pomorska uprava u Splitu angažirala je jednog talijanskog profesora, stručnjaka za morske obale. Šibensko Udruženje zahtijevalo je ubrzanje radova oko reguliranja dubine pokraj pristaništa i daljnje uređenje obale istočno prema Dobriku i Rogaču "*e da ista uzmogne odiliti preko nje nužno upućene izvozne i uvozne trgovine*."[172]

Brodovi male obalne plovidbe prometovali su u unutrašnjem tranzitu robe na području i izvan nadležnosti šibenske Lučke kapetanije. Početkom 1939. godine bila su 83 registrirana broda, od kojih je iz Murtera i Betine 7, Šibenika, Prvića, Zlarina i Krapnja 16, a ostali su s Pašmana, Privlake, iz Sali, Vrgade, Poljane, Velog Iža, Molata, Oliba i Premude. Privlaka i Pašman su prednjačili u broju registriranih brodova male obalne plovidbe.[173] Njihov se broj na šibenskom području znatnije povećao od 1930. godine. To su većinom bili brodovi na jedra i s pomoćnim motorom. U razdoblju do 1937. godine opaža se znatno povećanje kako tonaže, tako i broja uplovljavanja.

[169] UTIO, br. 2428/5, kut. 25, 16. IX. 1938.; Ova je predstavka predočena ministru dr. Mehmedu Spahi kao odgovor na neopravdano kašnjenje s izgradnjom pruge, čije nedovršavanje čini veliku štetu lokalnom radništvu i privredi Šibenika i Splita.

[170] OU/GPŠ, br. 8547, kut. 469, 1. VII. 1938.

[171] UTIO, b.b., kut. 25, 1938., Dopis Predstojniku banske vlasti u Splitu.

[172] UTIO, br. 1663/38, kut. 25, 28. VII. 1938.; Pitanje regulacije transporta nakon nemogućnosti ukrcaja rudače u brodova *Ivan Topić* i *Boka* postavila je špediterska tvrtka *Lušić i drug*. Brodovi su po ukrcaju nasukivani na neizjaruženo dno, a predalek unos tereta pomicanjem broda ne bi dozvoljavao moguću primjenu dizalice i druge radne snage.

[173] UTIO, br. 443, 10. III. 1939., Popis vlasnika brodova male obalne plovidbe.

Tablica 20. Uplovljavanje brodova u šibenskoj luci od 1930. do 1939. godine.

	Brodovi na jedro		Brodovi na paru	
Godina	broj	tonaža	broj	tonaža
1930.	294	16.613	4.298	914.842
1935.	754	32.782	3.756	920.974
1937.	628	28.515	4.258	932.721
1939.	551	24.683	4.114	888.990

Izvor: Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije, 1939., str. 17.

Iako je ukupan promet tijekom 1938. i 1939. godine opao u gotovo svim jadranskim lukama, on je zadržao razinu iz 1935. godine. Ukupan promet za 1939. godinu je iznosio 1.843.658 tona, od čega na izvoz iz Šibenika otpada 197.429 tona. To umanjenje prometa uvjetovano je tadašnjim političkim i ratnim neprilikama u Europi.[174] Talijansko tržište je u obama tranzitnim pravcima bilo najzastupljenije. Ukupna količina robnog prometa iznosila je 221.917 tona, izvoz od 22.317 tona ostvaren je jedrenjacima male obalne plovidbe, a 145.503 tone parobrodima. Šibenik je po količini prometa bio četvrta jadranska luka.[175]

Od izvozne robe po vrstama prednjačili su: drvo, boksitna ruda, celuloza i ugljen. Od ostalih izvoznih roba mogu se navesti: gips, sirovi aluminij, cianamid i karbid.

Tablica 21. Glavna izvozna roba šibenske luke u 1939. godini.

Drvo (t)	Boksit (t)	Ugljen (t)	Karbid (t)	Celuloza (t)	Ukupno (t)
39.510	78.064	33.168	238	6.652	157.632

Izvor: Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije, 1939., str. 68–107.

Izvoz gipsa iznosio je 3.550 tona, sirovog aluminija 1.141 tonu, cianamida 433 tone, manganovog željeza i silikomangana 1.877 tona i 200 tona razne željezne robe. Od ukupne količine izvezenih poljoprivrednih proizvoda od 930 tona prednjačili su brašno i maslinovo ulje.[176] Drvo se najviše izvozilo u Argentinu, Italiju, Tunis, Alžir, Englesku i Maroko. Boksitna ruda bila je namijenjena privredi Njemačke, Nizozemske i Švedske. Ugljen se izvozio isključivo u Italiju, a celuloza u Francusku i Italiju. Gotovi proizvodi

[174] PS/KJ, Izvoz robe za inozemstvo, 1939., str. 107.
[175] Idem, Promet robe u tuzemstvu i sa inostranstvom po moru, str. 112–113.
[176] Idem, str. 68–107.

šibenske industrije, kao aluminij i manganovo željezo, našli su tržište u Engleskoj i SAD.[177]

Talijansko društvo *Lloyd Triestino* u uvoznim poslovima manganove rude za potrebe tvornice *La Dalmatienne* imalo je primat kako u količinama, tako i u organizaciji posredničko-uvoznih poslova preko međunarodne otpreme *Lušić i drug*. U tim poslovima u Šibeniku i drugim lukama počeli su se javljati i neovlašteni nadriobrtnici.

Sl. 17. Nasuta obala na stovarištu Rogač 1940. godine.

Radi opće sigurnosti u pomorskim lukama, vezano uz sigurnost radnika pri obavljanju službe utovara, 1938. godine donesena je Uredba o uređenju utovara, istovara i pretovara u pomorskim lukama.[178] Prvi službeni očevid, 7. veljače 1939. godine, otkrio je mnoge nedostatke u luci, kao npr. nedostatak dostavnih vozila od pristaništa kod

[177] Ibidem.

[178] *Službene Novine*, Beograd, br. 57–XVII, 14. III. 1938.; Na sastanku komisijskog pregleda uređaja u šibenskoj luci prisustvovali su ing. Šime Ježina, šef Pomorsko građevinske sekcije, kapetan Nikola Turina, šef Lučke kapetanije, dr. Dragomir Montana, prometni liječnik i graditelj Rudolf Ružičić u ime Gradskog poglavarstva u Šibeniku.

mlinice *Šupuk i sin,* sve do uvale Dobrik, kao i nepostojanje rasvjete, sigurnosnih sanitarnih sandučića i sredstava za spašavanje.[179]

Dok se problem higijensko-tehničkih nepogodnosti rješavao, privatna otprema *Lušić i drug* u kolovozu 1939. godine podnosi zahtjev za novu lučku površinu na položaju Vrulje, u veličini do 2.000 m^2. Nepostojanje zatvorenog magazina bilo je razlogom otkaza koji je Gradsko poglavarsko uručilo *Adria-Bauxitu* za stovarišta rude iz drniškog bazena, *"jer se u naseljenom predjelu Vrulje nije moglo dulje tolerirati stovarište jedne nehigijenske rudače, koja praši."*[180] Na tom se obalnom stovarištu od 1939. godine postupno sve više istovarivala drvena građa, žitarice i druga roba.

Statistika izvezeno robe u prvim mjesecima 1939. godine pokazuje da se prosjek prometa u izvozu, ne računajući građevinsko drvo, kretao između 5.000 i 10.000 tona mjesečno. U veljači 1939. godine bilježi se robni promet od 6.025 tona u uvozu i 9.064 tone u izvozu. U odnosu na uvoz iz istog mjeseca 1938. godine, koji je iznosio 245 tona i izvoz od 10.324 tone, primjetno je povećanje uvoza i neznatno smanjenje izvoza.[181] Primjetan je i pad izvoza građevinskog drva koji je u veljači 1938. godine iznosio 7.095 m^3, a u istom mjesecu 1939. godine 3.000 m^3. Opadanje izvoza u luci bio je rezultat pogrešne vladine tarifne politike koja je šibenske izvoznike pogađala povećanjem željezničke tarife od 1936. do 1939. g., za gotovo 30%.[182] Drugi razlog pada prometa bile su banovinske daće i porezi, kao i poštivanje socijalnog osiguranja primjenom sustava kolektivnih ugovora, kao dijela socijalne borbe radništva. To je u konačnici povećavalo cijenu teretnih manipulativnih poslova za 10%.

Povećanje nadnica bez prava radne konkurencije izravno je djelovalo na rezultate robnog lučkog prometa. Pad izvoza boksitne rude 1939. godine bio je rezultat povoljnih carina za bosansko-hercegovački boksit, kao i činjenice da je konkurencija grčkog boksita na inozemnom tržištu izravno utjecala na rezultate šibenske lučko-izvozne politike.[183] Smanjenje izvoza gipsa bilo je posljedica konkurentne sadre sa Sicilije, koju je uvoznik iz Londona plaćao 1 penny (1 dinar) jeftinije od šibenskog proizvoda. Izvozne količine svih roba bile su najveće u razdoblju od srpnja do rujna 1939. godine, a uvozne u razdoblju svibnja do rujna iste godine.[184]

[179] Državni arhiv Zadar, Arhivski centar Šibenik, arhivski fond: Lučka kapetanija Šibenik, br. 437/39, Zapisnik od 7. II. 1939.; Sve je nedostatke oko higijenskih uvjeta trebalo otkloniti Gradsko poglavarstvo.

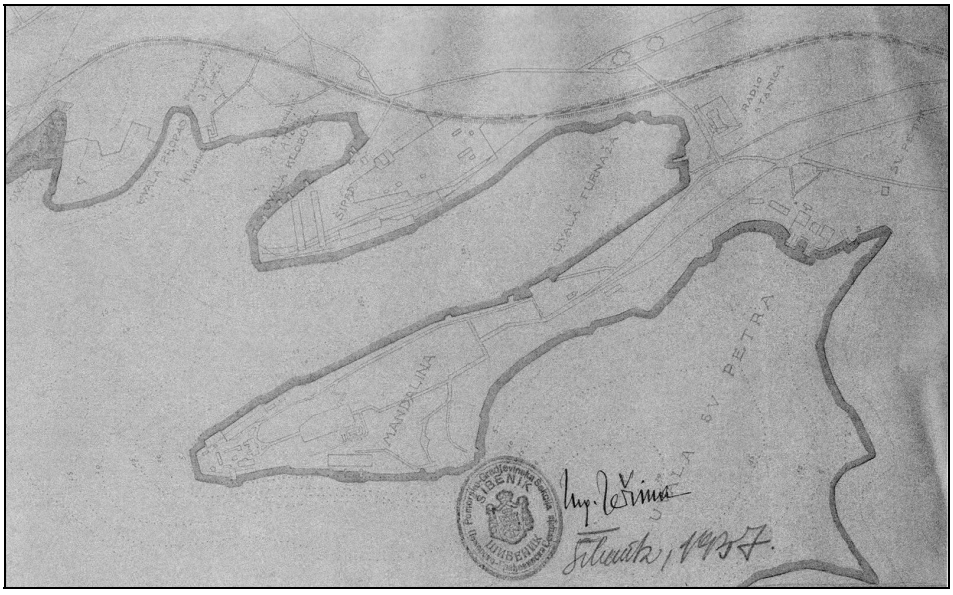
[180] OU/GPŠ, br. 1279/39, kut. 471, 9. VIII. 1939.

[181] UTIO, br. 444/39, kut. 28, 18. III. 1939.

[182] Ibidem.

[183] Ibidem; Egipatski gips je postao konkurentniji od šibenskog čiji su troškovi proizvodnje porasli do 15%.

[184] UTIO, br. 18/39, kut. 28, 1939., Statistika prometa u luci uz Šibeniku siječanj − prosinac 1939.



Sl. 18. Dio nacrta za regulaciju istočnog dijela šibenske luke od 1937. do 1941. godine.

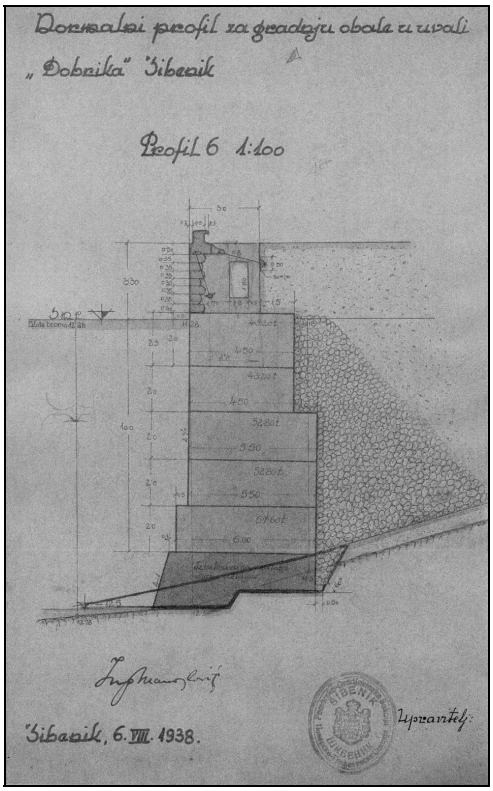
Povećanje lučkog prometa nalazilo se u pretpostavci ubrzane gradnje pristaništa i lučkih naprava na neizgrađenom dijelu obale. Radovi su bili usporeni zbog vrlo lošeg financijskog stanja općinskog proračuna, odluka o povećanju općinskih prireza za 20%, kao i odluka o povećanju daća za prehrambene proizvode.[185] Pojedine prihodovne stavke proračuna povećane su i do 500%, i najviše su pogađale trgovački stalež. One su izravno utjecale na razinu i kvalitetu trgovine i robnog prometa.[186]

Ministarstvo financija odobrilo je kredit na račun tzv. *kaldrminskog fonda* za izgradnju temelja novih magazina u teretnoj luci, kako bi se u 1939. godini pristupilo daljnjoj izgradnji u uvali Dobrik. Cilj je bio osigurati novo pristanište i zatvoreno stovarište za terete brodova do 10.000 tona nosivosti. Za izvođača radova Gradsko poglavarstvo u Šibeniku ovlastilo je tvrtku ing. Petra Machieda iz Splita prema ugovorenoj svoti od 10.302.831 dinar.[187]

Novo lučko stovarište gradilo se i na prostoru južno od željezničke stanice te do 1941. godine nije bilo dovršeno. U razdoblju od travnja 1938. do ožujka 1939. godine popravljen je nadmorski obalni zid Obale kralja Aleksandra i rekonstruirana je drvena

[185] UTIO, br. 707/39, kut. 29, IV. 1939., Žalba protiv zaključaka gradskog vijeća u Šibeniku o povišenju prireza i daća za proračunsku godinu 1939./1940.
[186] Ibidem.
[187] *Glasnik Primorske Banovine*, br. 8, 1. VIII. 1939., Split, str. 140.

obala ispred gradske ribarnice, ispred biskupske palače. Predviđeni radovi za dovršenje obale nasipanjem između gata Vrulje i lučkog kolosijeka (krana), prema uvali Dobrik i Rogač, nisu nastavljeni. Planom je predviđeno nasipanje do dubine od 11 m s južnim zavojem obale ispred poluotoka Rogač. Na Rogaču se planiralo nasuti novu lučku površinu do 10.500 m^2 i izgraditi obalu visinskog ruba od 3 m iznad morske površine. To je trebalo biti buduće stovarište Adria-Bauxita.[188]



Sl. 19. Bočni presjek za izgradnju obale u uvali Dobrik iz 1938. godine.

Bočni profil nove obale pokazuje da su predviđeni radovi zahtijevali složenu operaciju postavljanja betonske podloge i velikih blokova dimenzija 6x2 m kako bi se vertikalnim izlazom na morsku površinu zadržalo nasutu obalu.[189] Krajem svibnja 1940. godine nasuti su dijelovi obale od željezničkog krana, u dužini oko 130 m i dio uvale

[188] GTS, 20. veljače 1937. Plan Obalne stanice i novi pristan Vrulje.

[189] GTS, 6. kolovoza 1938. Normalni profil za gradnju obale u uvali Dobrika u Šibeniku.

Dobrik, do dubine 5 m. Privremeno je tom dijelu izgrađena drvena obala visine 1,3 m od morske razine.[190] Predviđenih 215 m obale pravcem do uvale Rogač nije dovršeno do početka travnja 1941. godine. Na Rogaču je u ljeto 1940. godine završen potporni zid. Pojedini otkopi uz željezničku stanicu i postavljanje nasipa izgrađivani su do dana potpune obustave svih radova 7. travnja 1941. godine, kada je država već bila u ratnom stanju.[191]

Preostali dio lučkog obalnog pojasa između Rogača i uvale Propad ostao je i dalje neuređen. Tu je bilo smješteno malo privatno brodogradilište Jakova Torića, na kraju uvale, neposredno uz zgradu stare gradske klaonice iz 1856. godine. Drugo brodogradilište u sjevernom dijelu uvale Klobučac osnovao je Andrija Torić. Na suprotnoj strani od stovarišta drva bilo je 7 pristaništa za brodove male obalne plovidbe, a uz južnu obalu Klobučca *Šipad* je imao operativnu drvenu obalu i 3 izgrađena skladišta.[192]

Sl. 20. Brodogradilište braće Torić na *Klobučcu* iz 1940. godine.

U zapadnom dijelu gradskog predjela Dolac nalazila se mala ribarska lučica, tzv. *Mandroč*, a nešto zapadnije, ispred tvornice *La Dalmatienne* u Crnici, nalazilo se operativno tvorničko pristanište. I pokraj svega toga u gradu je, računajući potrebe

[190] GTS, 31. V. 1940. Nacrt za gradnju operativne obale u uvali Dobrika. Stanje gradilišta koncem V. 1940.
[191] GTS, 7. IV 1941. Nacrt izvedenih radova. Stanje gradilišta početkom travnja 1941.
[192] GTS, 1937. Plan šibenske luke.

putničkog prometa, još uvijek nedostajalo pristanište za trajekte, a zbog vojno-strateškog značaja ratne luke grad je bio zatvoren za veće gospodarske poduhvate.

Nakon formiranja vlade D. Cvetkovića 6. veljače 1939. godine na redu je bio sporazum s hrvatskom oporbom i vodstvom HSS-a, na čelu s Vlatkom Mačekom. Hrvatsko pitanje bilo je najvažniji dio programske politike vlade. Nakon pregovora, predloženi tekst sporazuma prihvaćen je 26. kolovoza 1939. godine i time je ustanovljena Banovina Hrvatska. Raspuštanjem Skupštine i Senata zadan je najveći udarac dotadašnjoj apsolutističkoj vladavini u Beogradu.[193] Temeljem zakonodavne upravne i sudske autonomije s ovlastima u rješavanju sporova banovinskog i središnjeg zakonodavstva preko Ustavnog Suda, uređeni su budući odnosi prema vladi u Beogradu. Banovinska Uredba u osnovi je potvrdila da je federalizam jedan od mogućih oblika vlasti u budućnosti monarhije.[194]

U takvim prilikama od sredine 1939. godine nastavljaju se borbe predstavnika Udruženja i Trgovačko-industrijske komore iz Splita, koja je odbijala mogućnost da se u Šibeniku osnuje posebni Lučki odbor. Splitska Komora nije ni predlagala šibenske predstavnike u zajednički odbor.[195] Šibenik je u ovom pitanju bio zapostavljen, te je uslijedio oštar odgovor s prijetnjom da će Udruženje biti prisiljeno *"da kao predstavnici trgovačke privrede čitavog primorja sjeverne Dalmatinske Hrvatske pozovemo sve komorske vijećnike ovog kraja, da u znak protesta istupe iz komorskog vijeća i da osnuju svoj vlastit forum za zaštitu pravednih i vlastitih interesa područja svojih birača, čiju je privrednu Komoru prigodom bolnog gubitka Zadra prisvojio Split po svojim ondašnjim mjerodavnim faktorima koji su se na štetu čitavog hrvatskog naroda dodvoravali beogradskim režimima."*[196]

To je bilo vrijeme aktivnog rada Udruženja u očekivanju rješenja hrvatskog pitanja. Na planu opće brige za kadrovsku politiku Udruženje je u višegodišnjem radu s gradskim faktorima uspjelo ishodovati rješenje za osnivanje Trgovačke akademije. Odlukom Ministarstva trgovine i industrije u Akademiju je pretvorena Državna dvorazredna trgovačka škola. Na taj način od 16. svibnja 1939. godine Šibenik je dobio prvu višu školsku ustanovu u svojoj povijesti.[197]

Kao krajnjoj mjeri, Udruženje je pristupilo osnivanju Lučkog radnog odbora po primjeru ostalih lučkih gradova: Splita, Dubrovnika i Sušaka. Članstvo odbora činili su, osim odabranih članova Udruženja trgovaca i industrijalaca, predstavnici Gradskog poglavarstva, Udruženja ugostitelja, Udruženja zanatlija, Udruženja odvjetnika i izabrani

[193] H. MATKOVIĆ, *Povijest Jugoslavije, 1918.–1991.*, Zagreb, 1998., str. 202–205.
[194] Idem, str. 209.
[195] UTIO, br. 1114/39, kut. 29, 20. lipnja 1939.
[196] Ibidem.
[197] OU/GPŠ, br. 10664, kut. 470, 17. VI. 1939. Rješenje Ministarstva trgovine i industrije, I. br. 21209, 16. V. 1939.

članovi novčanih zavoda.[198] Odbor je osnovan 28. kolovoza 1939. godine, kada je prihvaćen i Pravilnik.[199] Svrha tog odbora bila je *"unapređenje interesa šibenske luke, specijalno u pitanjima lučkog prometa i izgradnji luke sa modernim uređajima koliko za lokalni toliko i za tranzitni saobraćaj sa osobitim obzirom na veliki razvoj prometa preko luke, komu će ona morati odoljavati nakon dogotovljenja Unske željezničke pruge."*[200]

Činjenica je da su financijska sredstva za lučke naprave, pristaništa i magazine, kao i državni poticaji u brodarstvu i putničkom prometu kroz čitavo ovo vrijeme bili nedostatni prema zahtjevima tranzitnih luka toga vremena. Svi pomaci koji su nastali izvjesnim dogradnjama na Sušaku, u Splitu i Šibeniku bili su samo dio ostvarenog plana koji središnja vlast nije sustavno provodila u okviru potrebite organizirane prometno-lučke strategije.

Značajniji rezultati postignuti su u obnovi lučkih postrojbi u sjevernoj luci u Splitu, kao i na poboljšanju domaćeg prometa putnika u objema splitskim lukama. Potrebno je istaknuti podatak da je Šibenik, zajedno sa drugim jadranskim lukama, sudjelovao sa 61% godine 1939. u ukupnom državnom izvozu i uvozu, te da je taj promet ostvaren kroz sirovinski izvoz niske cijene obrta, pretežno šumskih proizvoda, rudnog blaga, a dijelom i poljoprivrednih proizvoda.[201]

U željezničkom i brodskom prometu posljednjih godina Kraljevine Jugoslavije, od 1938. do 1941. godine, dominirao je izvoz poljoprivredno-stočarskih proizvoda prema Njemačkoj, Čehoslovačkoj, Italiji i Francuskoj. U istom razdoblju uvoz preko jadranskih luka opao je za gotovo 30%, ali se povećao željeznički promet raznih proizvoda i sirovina iz razvijenijih krajeva zemlje, zaobilazeći dalmatinske luke. Bila je to posljedica promjene političko-gospodarske situacije oslanjanjem državne politike na Njemačku, koja se počela osjećati od 1934. godine i kontinuirano se nastavila sve do 1941. godine.

[198] UTIO, br. 1277/39, kut. 28, 4. VIII. 1939. Zapisnik delegata privrednih ustanova.

[199] UTIO, br. 641, kut. 28, 5. IX. 1939.; Za predsjednika je izabran dr. Marko Juraj Dominis, odvjetnik i industrijalac; za potpredsjednika Frane Šare; za tajnika Bruno Merlak, bankar. Kao delegati u Jadranskom međulučkom odboru birani su dr. Marko Juraj Dominis i dr. Božidar Štambuk, odvjetnik.

[200] UTIO, b.b., 28. VIII. 1939. Pravilnik Lučkog odbora u Šibeniku.

[201] M. DOBRINČIĆ, 1959., str. 138.

M. BLAŽEVIĆ, Prilog za povijest lučko-trgovačkog i željezničkog prometa Šibenika od 1921. do 1941. godine, Rad. Zavoda povij. znan. HAZU Zadru, sv. 49/2007., str. 583–643.

Milivoj BLAŽEVIĆ: A CONTRIBUTION TO THE HISTORY OF THE HARBOR-MERCHANT AND RAILROAD TRAFFIC IN ŠIBENIK FROM 1921 TO 1941

Summary

The geo-strategic significance of Šibenik enabled a period of more intensive development up to the beginning of the economic crisis in 1929. In this respect Šibenik was the emporium for the surplus of commodities and raw materials from the hinterland of the country and from a number of the countries of Central Europe. Wood, coal, bauxite, aluminum, gypsum, artificial fertilizers and other products of the chemical industry as well as surpluses of agricultural products (wine, oil) were of great significance for the export balance of harbor traffic.

The absence of a concerted care on the part of the Kingdom of Yugoslavia for the maritime tradition, for the importance of the Dalmatian harbors and for industry in general was the reason that the city, despite the enormous potentiality of its infrastructure, did not develop more complex forms of harbor-transportation economy. Foreign capital generally participated in the exploitation of the raw material basis of this region and did not impact on the development of technology which would have enabled a more significant advancement of industrial production. The absence of economic strategy and political disagreements of different protagonists as agents of general development were the causes of a self-sustaining growth and the slow trend of the increase of the general standard and the organization of the communal system. The field worker element in the populace of the city, even in the face of all industrial-craft innovations and progress, in large part gave the basic tone of particularist interests of modest agricultural and transportation-merchant development. In this respect, from the mid 30ies Šibenik shared a similar fate with the whole of Dalmatia all the way to the beginning of WWII in 1941.

Discovered archival sources, up to now unknown and not researched, have made it possible that for the first time these issues be presented for the said period in which Šibenik played a significant role. During the period when Zadar was outside the framework of state territorial borders, Šibenik assumed many functions as the center of northern Dalmatia and alongside of Split, which up to 1941 experienced a more powerful period of growth, was the central locality of a good part of trans-oceanic exports and trafficking towards Italy and other Mediterranean countries as well as towards Great Britain, Holland, Germany and the United States.

Key words: Šibenik, Šibenik harbor, railway, geopolitics, trade and transportation, industry, operative harbor and storage place, Šipad, SUFID, Vrulje, Dobrik and Rogač, Trade industrial-craft chamber.